Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 12 / 01. MÄRZ 2023

Formel 1: Testfahrten in Bahrain

Red Bull schockt die Konkurrenz

NASCAR Cup Series

Neuer Rekord für Kyle Busch

DTM-Teams 2023

Starterfeld für die neue Saison steht

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 12

Superbike-WM: Phillip Island

Bautista dominiert beim Saisonauftakt

MotoGP-Interview: Marc Márquez

Fahrer ist wieder fit, das Bike eine Baustelle

Formel E: Kapstadt/Südafrika

Porsche jubelt über den nächsten Sieg

Inhalt

Automobil:

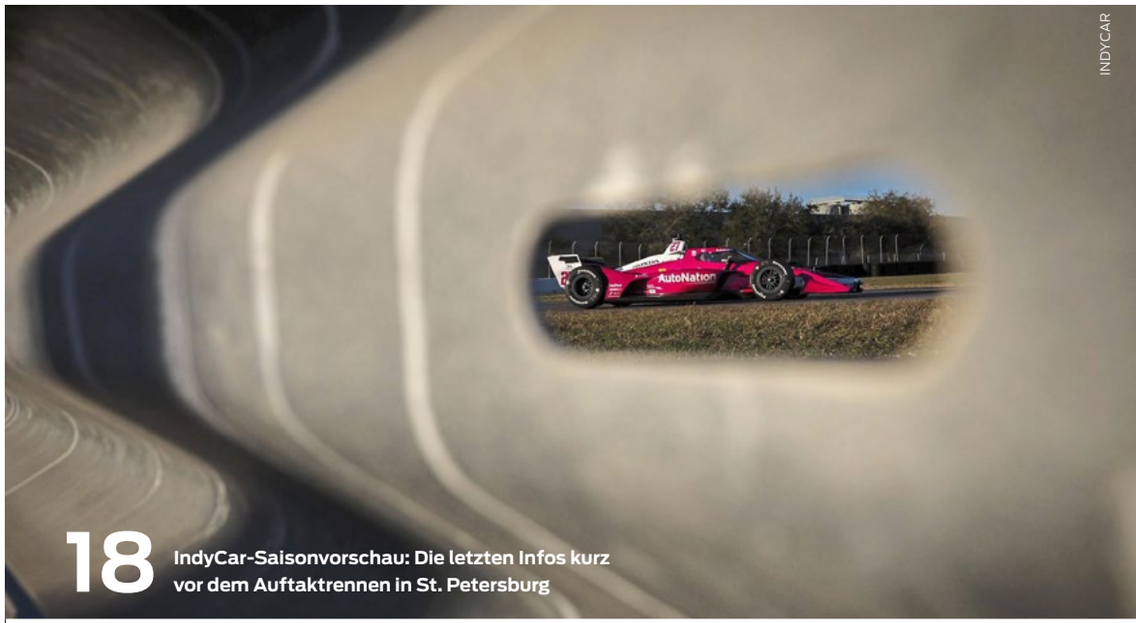
Formel 1 Verstappen nach Bahrain-Tests der Favorit **S. 4**
Formel 1 Warum McLaren eine harte Zeit bevorsteht **S. 8**
Formel 1 Das sind die neuesten Aerodynamik-Kniffe **S. 10**
Formel 1 Vorm Saisonstart: Welches Team steht wo? **S. 12**
Formel 1 Weitere aktuelle News aus der Königsklasse **S. 14**
Formel E Porsche mit Sieg und einem Ausfall in Kapstadt **S. 16**
IndyCar Vorschau auf den Auftakt in St. Petersburg **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye-WM Hintergründe zum Kalender und Nachrichten **S. 22**
DTM Das sind die 13 Teams für die DTM-Saison 2023 **S. 24**
DTM Interview mit Serien-Neuling Laurin Heinrich **S. 26**
Tourenwagen Aktuelles aus NASCAR, TCR und Co. **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Honda-Star Marc Márquez **S. 30**
MotoGP Die neue Honda RC213V für Márquez und Mir **S. 32**
Motorrad-WM Erinnerung an Kämpfer Reinhold Roth **S. 34**
Motorrad-WM Aktuelle News aus der MotoGP-Szene **S. 35**
Superbike-WM Álvaro Bautista dominiert beim Auftakt **S. 36**
Superbike-WM Ergebnisse Phillip Island und News **S. 38**
Straßensport Aktuelles aus den seriennahen Klassen **S. 40**
Eisspeedway Franky Zorn holt seinen zweiten EM-Titel **S. 42**
Offroad US-Supercross und weitere aktuelle News **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

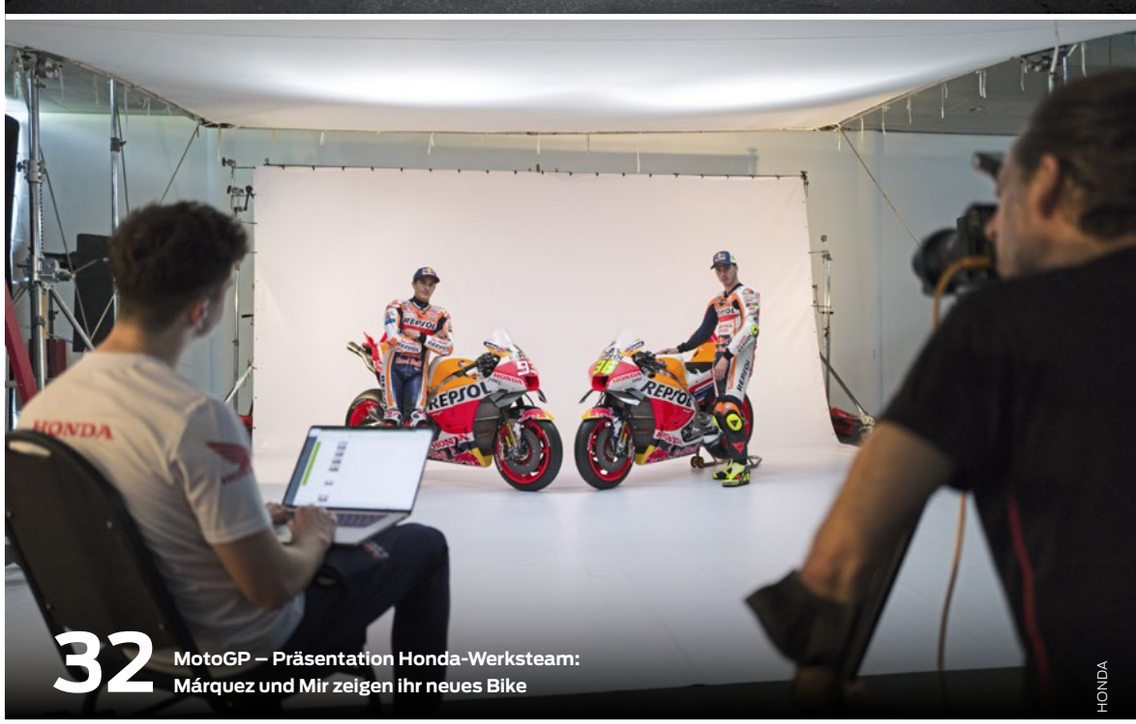


INDYCAR

18 IndyCar-Saisonvorschau: Die letzten Infos kurz vor dem Auftaktrennen in St. Petersburg

EMIL FREY RACING

24 DTM-Starterfeld 2023: Die 13 Teams für die neue Saison stehen fest, die meisten Fahrer ebenfalls



HONDA

32 MotoGP – Präsentation Honda-Werksteam: Márquez und Mir zeigen ihr neues Bike

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Seit Montag wissen wir, welche Hersteller mit wie vielen Autos beim 100. Geburtstag von Le Mans antreten. Und wir wissen, was bei den Gelbphasen passiert.

Das 24h-Rennen in Le Mans wird dieses Jahr ein absolutes Motorsport-Highlight. Aber das ahnten wir schon: Der 100. Geburtstag steht an, neue Hersteller wie Porsche, Ferrari und Cadillac kommen in die Topklasse. Le Mans hat nach fünf dürren Jahren seine Strahlkraft wiedergefunden, auch dank der Kooperation mit der amerikanischen IMSA-Meisterschaft, deren LMDh-Autos nun auch in der Sportwagen-WM und in Le Mans gegen die WEC-Hypercars antreten dürfen. Der einzige Haken an Le Mans 2023 besteht darin, dass 2024 noch besser wird, weil dann auch BMW fährt und mit Lamborghini und Renault/Alpine zwei weitere Marken den Gipfel des Langstreckensports erobern wollen.

Bleiben wir geduldig im Hier und Heute: Am Montag hat der ACO die vorläufige Nennliste für Le Mans veröffentlicht (siehe Seite 21), und wir bei MSa waren kreuzglücklich, dass unsere Spekulationen zutreffend waren. Das Porsche-Team Penske bekommt neben den zwei WM-Fixplätzen einen dritten Startplatz für ein IMSA-Werksauto, dazu fährt das private Jota-Team mit Porsche in Le Mans. Wie prognostiziert darf auch Cadillac mit drei Autos antreten, der nimmermüde Jim Glickenhaus hat zwei Startplätze. Macht in Summe zwölf Autos von fünf Herstellern in der Topklasse, plus Vanwall und Glickenhaus. So zählen wir 61 Rennwagen plus das Garage-56-Auto auf NASCAR-Basis von GM. Propper!

Sollten Sie jetzt kurzfristig umdisponieren wollen: Tickets für Le Mans gibt es keine mehr, restlos ausverkauft, an der Kapazitätsgrenze von etwas über 300 000 Zuschauern.

Es ist also angerichtet. Aber halt, da war noch was: Jahrelang hat uns der Veranstalter ACO mit seinem schlampigen Handling der Gelbphasen verärgert. Zugegeben: Bei 13,6 Kilometern Streckenlänge braucht man halt drei Safety Cars, weil die Sache sonst mit Safety wenig zu tun haben würde. Doch oft genug haben die Safety Cars das Rennen entschieden: Wer aufgrund der Track Position hinter dem „falschen" Safety Car landete, verlor netto 90 Sekunden, was in Le Mans mit einem regelkonformen Auto nicht mehr aufzuholen ist. Jetzt die Kehrtwende (siehe Seite 21): Erst kommen drei Safety Cars, um das Feld einzubremsen, nach Behebung des Problems gibt es nur noch ein Safety Car, dann kommt der Pass-Around (wie in Amerika), schließlich die Neuordnung nach Klassen im Drop-Back-Verfahren und der Restart hinter nur einem Safety Car.

Gut so? Vermutlich besser als bisher. Man kann immer noch Zeit verlieren, zum Beispiel wenn man unter Gelb in die Box muss, aber halt keine 90 Sekunden mehr. Die SC-Phasen werden umständlicher und dauern länger, parallel versucht die Rennleitung, die meisten Probleme auf der Rennstrecke ohne SC-Phase zu beheben – so wie 2022. Meckern darf man immer, aber am besten nachher. Geben wir der Sache eine Chance, denn Le Mans hat ja Geburtstag!

Marcus Schurig
Redakteur

SCHIFFNER

42 **Eisspeedway-EM in Sanok: Heiße Action auf der polnischen Eisbahn**

MSa-Paddock

GEBALLTE MSA-LADUNG
Bei den Testfahrten in Bahrain gab es MSa-Kompetenz gleich im Viererpack. Bianca Leppert, Andreas Haupt, Tobias Grüner und Michael Schmidt versuchten den Teams die Geheimnisse der neuen Autos zu entlocken.

ZUM SCHLUSS SONNENSCHEIN
MSa-Reporter Imre Paulovits ist die Wetterkapriolen von Phillip Island gewohnt. Aber nach den tollen Ergebnissen von Dominique Aegerter, Philipp Öttl und Marcel Schrötter schien die Sonne zum Schluss mehrfach.

ZORN UND FREUDE
Im polnischen Sanok konnte MSa-Glatteisexperte Thomas Schiffner das Siegerinterview mit dem neuen Eisspeedway-Europameister Franky Zorn eigentlich schon vor Rennbeginn führen. Jedenfalls hatte er den richtigen Riecher dafür.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Mercedes-Aufholjagd ist erst einmal vertagt. Der W14 kann jetzt wohl noch nicht um Siege kämpfen

Mercedes stottert

Die neue Saison beginnt fast so, wie die alte aufgehört hat. Red Bull ist überlegen, Ferrari kämpft mit hohem Reifenverschleiß und Mercedes mit einem launischen Auto. Aufsteiger sind Aston Martin und Alfa Romeo.

Von: **Michael Schmidt**

Es lag viel Hoffnung auf dem zweiten Jahr der neuen Ära. Mit einer Saison Erfahrung im Rücken sollte sich das Feld zusammengeschoben und vielleicht auch ein bisschen durchmischt haben. Dachte man. Tatsächlich hätte man sich die Winterpause sparen können. Das schnellste Auto trennen 2,244 Sekunden vom langsamsten. Das ist nicht viel, war aber in der zweiten Saisonhälfte 2022 bereits so. Die Autos sind eher noch zuverlässiger geworden. Nur drei Mal wurde die rote Flagge gezückt. Felipe Drugovich stoppte ein Kurzschluss in einem Steuergerät, George Russell ein Hydraulikleck, Valtteri Bottas ein Problem im Umfeld des Motors.

Nach insgesamt 21 605 Testkilometern kommt uns das Kräfteverhältnis vertraut vor. Red Bull liegt vorne, Williams hinten. Der Vorsprung von Red Bull auf das Feld ist größer geworden, der Rückstand von Williams kleiner. Ferrari und Mercedes haben das ein oder andere Problem gelöst, doch dafür sind neue dazugekommen. Immerhin, es gibt auch Verschiebungen. Aston Martin und Alfa Sauber haben einen spürbaren Sprung nach vorne gemacht. McLaren befindet sich im freien Fall. Vielleicht liegt es daran, dass die Aufsteiger den größten Mut bewiesen und ihre Autos im Vergleich zum Vorjahr am meisten verändert haben.

„Immer, wenn wir alle Teile richtig zusammengesteckt haben, war die Rundenzeit gut. Wir haben uns auf uns selbst konzentriert und nicht auf die anderen geschaut."

Frédéric Vasseur

Verstappen klarer Favorit

Geben Sie nicht allzu viel auf die Rundenzeiten! Der schnellste Fahrer liegt nur auf dem elften Platz. Max Verstappen gab am letzten Testtag Interviews und überließ seinem Teamkollegen die Cockpit-Arbeit. Wenn Sergio Pérez mit 1.30,305 Minuten die Bestmarke aufstellt, dann hätte Verstappen die 1.30er-Schallmauer geknackt. Die schnellste Testrunde des Vorjahres wurde um 1,4 Sekunden unterboten. Womit die Frage geklärt wäre, ob die neue Unterboden-Regel Zeit gekostet hat. In der Theorie ja, aber der Praxistest zeigt, dass die Entwicklungsarbeit den Aero-Verlust mehrfach kompensiert hat.

In den letzten zwei Stunden der Testfahrten ließen sich viele davon anstecken, die weichen Reifenmischungen von Pirelli zu verfeuern. Die Rundenzeiten auf den Gummitypen C4 und C5 sind ziemlich irrelevant, weil diese Varianten beim Rennen gar nicht zur Verfügung stehen. Wer zum Schluss auf den rot markierten Reifen unterwegs war, steht deshalb besser da als die Teams, die wie Ferrari oder Aston Martin früh aus der Zeitenjagd ausge-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

noch

XPB

stiegen sind oder sich wie Alpine gar nicht daran beteiligt haben. Die Rundenzeiten reagieren auf der Strecke von Bahrain extrem auf Äußerlichkeiten wie Asphalttemperatur oder Windrichtung. „Wenn der Wind auf der Zielgeraden von vorne weht, ist die Strecke eine Sekunde schneller als bei Rückenwind. Und wenn am Abend die Temperatur fällt, kommt noch einmal eine Sekunde dazu“, dozierte der neue Williams-Teamchef James Vowles. Auch er schickte seine Fahrer bei günstigsten Bedingungen mit C5-Reifen auf die Bahn. „In unserem Bereich des Feldes ist es wichtig herauszufinden, wo man im Vergleich zu den Gegnern steht.“

Red Bull steht vorne. Darüber sind sich alle einig. Die Prognosen reichen von zwei bis vier Zehnteln. Zwei auf eine Runde, vier im Longrun. Max Verstappen fuhr schnelle Runden mit einer aufreizenden Leichtigkeit. Der Weltmeister flüchtete sich bei der Bewertung seines Autos als einziger nicht in vorsichtige Aussagen, sondern sagte klipp und klar: „Ich bin happy mit dem, was wir haben. Das neue Auto fährt sich anders als das alte, aber es ist ein klarer Fortschritt.“ Pérez macht immer noch nicht den Eindruck, als könnte er den Stallrivalen herausfordern. Dabei muss er zugeben: „Das Heck liegt jetzt deutlich stabiler.“

Trotz eingeschränkter Windkanalzeit ist Red Bull mit dem RB19 der bessere RB18 gelungen. Das Auto liegt jetzt am Gewichtslimit, hat einen Frontflügel mit mehr Fläche, stärker unterschnittene Seitenkästen, einen Unterboden mit zwei aufgesetzten Flügel-Elementen an den Kanten und ein Chassis, das sich im Diffusorbereich in mehreren Absätzen verjüngt. Das soll die Strömung immer wieder neu anfüttern. Den größten Unterschied sehen nur Experten: „Letztes Jahr stand der Red Bull an der Hinterachse höher als alle anderen Autos. Jetzt niedriger. Die sind von einem Extrem zum anderen gesprungen“, staunt Mercedes-Technikchef Mike Elliott. Toto Wolff wundert sich: „Obwohl er hinten zehn Millimeter tiefer steht als alle anderen, schluckt er die Bodenwellen, als wären sie gar nicht da. Bei uns ginge der Unterboden zu Bruch.“

Red Bull gewinnt seine Zeit auf der Bremse und beim Beschleunigen. „Das Auto liegt stabiler als alle anderen auf der Bremse, und die Fahrer stehen früher am Gas“, berichteten alle Fahrer, die einem Red Bull auf der Strecke gefolgt sind. Auch Toto Wolff treibt das Geschwindigkeitsprofil der Red Bull um: „Sie bremsen später, sind am Kurveneingang langsamer als viele andere Autos, stehen aber deutlich früher am Gas und haben eine atemberaubende Traktion. Es gibt nur ein Auto, das ähnliche Eigenschaften hat, und das ist der Aston Martin.“ Bei Mercedes ist man überzeugt, dass Aston Martins neuer Technikchef Dan Fallows das Wissen aus seiner Red-Bull-Zeit jetzt bei seinem neuen Arbeitgeber gewinnbringend anwendet.

Beim Topspeed ist Red Bull dagegen nicht mehr König. Alle haben auf die einstige Stärke des Weltmeisters reagiert. Die Topspeed-Werte pendelten zwischen 321,1 und 326,9 km/h. Die Reduzierung von Luftwiderstand hatte aber auch ein Preisschild. „Es hat die Fahrcharakteristik unseres Autos verändert. Ich muss mich erst anpassen und die richtige Balance finden“, erzählte Ferrari-Star Charles Leclerc.

Ferrari hat die meisten seiner selbst gesteckten Ziele erreicht und ging trotzdem mit einigen Fragezeichen und Baustellen in die Fünf-Tage-Pause bis zum ersten Training. Man fragte sich, warum der SF23 nicht mehr so gierig in die Kurven einlenkt wie sein Vorgänger, warum er plötzlich so windanfällig ist und warum die Reifen im Dauerlauf weiter leiden. In Bahrain waren wegen der vielen Beschleunigungspassagen die Hinterreifen das schwache Glied in der Kette. Auf eine Runde kommt Ferrari am nächsten an Red Bull heran. In der Rennsimulation haben ▷

MOTORSPORT IMAGES

Wie kann Red Bull so tief fahren, ohne sich den Unterboden zu zerstören?

WILHELM

Ferrari ist der erste Red-Bull-Jäger. Der Reifenabbau ist aber noch ein Thema

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Fernando Alonso könnte mit seinem Aston Martin die Topteams ärgern

JERRY ANDRÉ

Die drittschnellste Zeit von Bottas ist wohl nicht ganz repräsentativ

XPB

Die Alpine-Piloten fuhren stets mit viel Sprit und harten Reifen

XPB

Mick Schumacher versucht Mercedes von der Ersatzbank aus zu helfen

sie keine Chance. Da werden sogar Mercedes, Aston Martin und Alfa Sauber zur Gefahr. Einziger Lichtblick: Red Bull bringt für den Saisonstart keine neuen Teile. Bei Ferrari debütiert vielleicht ein neuer Heckflügel, der sich auf eine statt zwei Stelzen stützt. Er musste beim Test wieder aus dem Verkehr gezogen werden, weil Vibrationen die Stütze und den DRS-Mechanismus beschädigt hatten.

Auch Mercedes hat noch einen neuen Heckflügel in der Hinterhand. Mit ihm soll die Topspeed-Lücke von fünf km/h zu Red Bull und Ferrari geschlossen werden. „Wir waren beim Test mit zu viel Abtrieb unterwegs“, gaben die Ingenieure zu. Der neue Mercedes W14 zeigt zwar kein Bouncing mehr, bleibt aber ein launisches Auto, dessen Heck ein mysteriöses Eigenleben führt. Die Form schwankte an den drei Tagen von ordentlich zu schlecht und gut. „Irgendetwas läuft noch nicht rund“, musste Wolff zugeben. Was genau im Weg steht, kann man nicht sagen. Mal sind die Fahrer mit der Balance zufrieden, dann wieder nicht. Das variiert von Runde zu Runde, von Kurve zu Kurve. Generell sind die Vorderreifen zu kalt, die Hinterreifen zu heiß.

Natürlich hatte man immer einen Blick auf den Aston Martin AMR23, der im Heck fast baugleich ist, weil er Motor, Getriebe und Hinterachse von Mercedes bezieht. Er lenkt aber giftiger ein, hat die bessere Traktion und liegt ruhiger über den Bodenwellen. Bei Mercedes hat man die Vorderachse im Verdacht. „Wir haben viel an den Einstellungen herumgeschraubt und deshalb am zweiten Tag auch viel Zeit

„Das Auto gibt mir, was ich mir von ihm erwartet habe. Ich fühle mich in Harmonie mit ihm. Wir stehen nicht ganz vorne und nicht ganz hinten.“

Nico Hülkenberg

verloren“, räumte Chefingenieur Andrew Shovlin ein. Immerhin haben die Mercedes ihre guten Eigenschaften im Renntrim behalten. „Auf eine Runde ist Ferrari schneller. In den Longruns sehen wir besser aus. Aber an die Konstanz von Red Bull kommen wir nicht ran“, erzählt George Russell. Also so wie 2022.

Laut Wolff könnte Aston Martin den Red-Bull-Jägern in die Suppe spucken: „Wir stufen sie im Gesamtpaket auf Platz 2 ein.“ Fernando Alonso lobte: „Unser neues Auto hat eine völlig andere Philosophie. Die Plattform ist deutlich besser als vor einem Jahr.“ Verbesserungsbedarf sieht er vor allem noch in langsamen Kurven. Das haben seine feinen Antennen bereits bei der ersten 15-minütigen Demofahrt festgestellt. Alonso hat Blut geleckt. „Der ist eine Maschine“, stellte Teammanager Andy Stevenson fest. „Zehn Minuten, bevor das Auto fertig zur Ausfahrt ist, steht er schon mit dem Helm auf dem Kopf bereit da. Sein Feedback ist wie das von Vettel. Nur braucht er weniger Worte dafür.“

Das Rätsel Alpine

Alpine ist die große Unbekannte in dem Ratespiel, wer schnell ist

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

JERRY ANDRÉ

Andreas Seidl schaffte gerade noch rechtzeitig den Absprung von McLaren

MOTORSPORT IMAGES

Williams wird die rote Laterne wohl so schnell nicht abgeben können

XPB

Bei Alpha Tauri scheint mit dem neuen AT04 nicht viel voranzugehen

JERRY ANDRÉ

Magnussen und Hülkenberg suchen noch ihren Platz im engen Mittelfeld

und wer nicht. Esteban Ocon und Pierre Gasly rührten Pirellis weichste Mischungen mit Bedacht nicht an und stehen deshalb weit hinten in den Zeitenlisten. Die Ingenieure wollten lieber mit ihrem stark modifizierten Vorjahres-Konzept Erfahrungen sammeln und die Zuverlässigkeit des Motors absichern.

Es sind dann doch nur 353 Runden geworden. Technikchef Matt Harman hätte sich mehr gewünscht: „Wir haben viel mit der Abstimmung des Autos herumexperimentiert, um maximal zu lernen. Die Setup-Änderungen haben leider etwas mehr Zeit gekostet als erwartet. Wir können hochrechnen, wie schnell wir auf weichen Reifen gefahren wären. Das beruhigt uns. Wir stehen dort, wo wir hinwollten."

Auch Alfa Sauber trug entspannte Mienen zur Schau. „Das neue Auto kann alles besser als das alte", hieß es im Team. Das wurde vor allem bei der Rennsimulation von Valtteri Bottas in der Mittagshitze des dritten Testtages deutlich. Der Finne war besser unterwegs als die direkten Gegner von Alpha Tauri und Haas und nicht weit weg von Ferrari und Mercedes.

Nico Hülkenberg war mit seinem Comeback zufrieden: „Ich zwinge dem Auto meinen Willen auf und nicht umgekehrt. Wir versuchen, nicht mehr so hart zu fahren wie mit dem Vorgänger, und das bewährt sich." Teamchef Guenther Steiner erwartet einen engen Kampf im Mittelfeld. „Das wird eine Nervenschlacht. Zwischen Sechster und Neunter ist alles drin." Hülkenbergs diplomatische Einschätzung: „Wir stehen nicht ganz vorne und nicht ganz hinten." ■

RANGLISTE WINTERTESTS BAHRAIN 2023

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Session	Reifen	Runden
1. Sergio Pérez	Red Bull	1.30,305 min	Tag 3	C4	209
2. Lewis Hamilton	Mercedes	1.30,664 min	Tag 3	C5	220
3. Valtteri Bottas	Alfa Romeo	1.30,827 min	Tag 3	C5	202
4. Charles Leclerc	Ferrari	1.31,024 min	Tag 3	C4	199
5. Carlos Sainz	Ferrari	1.31,036 min	Tag 3	C4	218
6. Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	1.31,261 min	Tag 3	C4	210
7. Kevin Magnussen	Haas	1.31,381 min	Tag 3	C4	219
8. George Russell	Mercedes	1.31,442 min	Tag 3	C5	178
9. Fernando Alonso	Aston Martin	1.31,450 min	Tag 3	C4	270
10. Guanyu Zhou	Alfa Romeo	1.31,610 min	Tag 2	C5	200
11. Max Verstappen	Red Bull	1.31,650 min	Tag 2	C3	204
12. Felipe Drugovich	Aston Martin	1.32,075 min	Tag 3	C5	117
13. Lando Norris	McLaren	1.32,160 min	Tag 3	C3	142
14. Nyck de Vries	Alpha Tauri	1.32,222 min	Tag 2	C4	246
15. Nico Hülkenberg	Haas	1.32,466 min	Tag 2	C4	196
16. Logan Sargeant	Williams	1.32,549 min	Tag 2	C5	229
17. Pierre Gasly	Alpine	1.32,762 min	Tag 3	C3	175
18. Alex Albon	Williams	1.32,793 min	Tag 3	C5	210
19. Oscar Piastri	McLaren	1.33,175 min	Tag 2	C3	170
20. Esteban Ocon	Alpine	1.33,257 min	Tag 3	C3	178

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kein gelungener Wurf? Der neue MCL60 bereitet den Fahrern und den Ingenieuren bisher Kopfzerbrechen. McLaren hat viel Arbeit

McLaren unter Druck

McLaren drohen harte Zeiten. Die Tests verliefen enttäuschend. Das Team hatte es erwartet, weil man die gesteckten Ziele mit dem MCL60 nicht erreicht hat. Die Suche nach einem Partner ab 2026 läuft.

Von: **Andreas Haupt**

McLaren hat mit Lando Norris und Oscar Piastri eine der aufregendsten Fahrerpaarungen im Feld. Der eine müsste eigentlich schon längst ein Grand-Prix-Sieger sein, der andere wird von seinem Manager Mark Webber als der nächste Max Verstappen verkauft. Doch sowohl Norris als auch Piastri droht eine ungemütliche Saison im hinteren Mittelfeld. Es sei denn, McLaren findet alsbald zurück in die Spur.

Die Testfahrten verliefen enttäuschend. McLaren war langsam und drehte mit 312 Runden an drei Tagen auch noch die wenigsten von allen. Norris erzielte übergreifend die 13. schnellste Runde und spulte mit 768 Kilometern die zweitwenigsten nach Felipe Drugovich ab. Der neue Teamkollege landete auf dem vorletzten Rang. Immerhin fuhren die McLaren ihre Zeiten nicht auf weichen Reifen, sondern der mittelharten Mischung C3.

> McLaren hat seine Ziele im Windkanal verfehlt. Das neue Auto ist weiter ein ineffizientes. Das Verhältnis aus Luftwiderstand und Anpressdruck stimmt nicht.

Das ist aber der einzige kleine Trost. Die vielen Verbremser, die Rookie Piastri über die drei Tage einstreute, zeigen, dass der neue MCL60 ein schwierig zu fahrender Rennwagen ist. Der Australier kennt den Vorjahreswagen von den Testfahrten in Abu Dhabi. Er bilanziert: „Das neue Auto ist ein

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

XPB

Mehrere Probleme: Kaputte Kotflügel hielten McLaren bei den Tests auf

WILHELM

Langes Gesicht: Norris konnte in Bahrain nur 142 Runden abspulen

WILHELM

Ein schlechter Cocktail: Zu wenig Abtrieb, zu hoher Luftwiderstand

kleiner Fortschritt.“ Das ist in der Formel 1 zu wenig. Die Topteams waren für McLaren bereits in der letzten Saison außer Reichweite. Alpine gewann das Duell um den vierten WM-Platz. Jetzt scheinen auch noch die Mittelfeld-Gegner Aston Martin und Alfa Romeo vorbeizufliegen. Das Schlimmste: Für McLaren kommt es nicht überraschend. Man hatte es nach einem durchwachsenen Winter auf sich zukommen sehen.

Im Team geht man offen damit um. „Wir haben unsere selbst gesteckten Ziele mit dem neuen Auto nicht erreicht“, offenbart McLaren-Boss Zak Brown. Teamchef Andrea Stella präzisiert: „Wir sind dort, wo wir uns selbst erwartet hatten. Es gab von der Performance her keine Überraschungen für uns. Wir hatten uns mit dem Auto klare Zielmarken gesetzt. Speziell bei der aerodynamischen Effizienz sind diese nicht erfüllt worden.“

Frühes Upgrade geplant

Schon der letztjährige MCL36 war kein Auto für einen guten Kompromiss. Das Verhältnis aus Luftwiderstand zu Anpressdruck stimmte nicht. So ist es auch beim Nachfolger. Das Auto stellt zu viel Fläche in den Wind, was der Höchstgeschwindigkeit schadet. In den Kurven ist der neue McLaren auch kein Hit. GPS-Messungen sollen offenbaren, dass das Team in keinem Kurventyp einen echten Fortschritt im Vergleich zu den Schnellsten gemacht hat.

Technikchef James Key steht unter Druck. Dem Engländer war es anzusehen. Er schleppte sich mit gesenktem Haupt durch das Fahrerlager von Bahrain. Schon im letzten Jahr hatte McLaren an gleicher Stelle einen Fehlstart erlebt. Damals hatte man mit den völlig neuen Autos bei der Entwicklung überhaupt keine Referenz. Dieses Mal hatte man eine Basis. McLaren kennt die Schwachstellen, die behoben werden müssen. Doch im Technikbüro scheinen die Ideen zu fehlen. Der MCL60 hat nichts an sich, was die Konkurrenz umtreiben würde. Teamchef Stella erklärt, dass man anfangs falsch abgebogen sei und erst zu spät feststellte, dass andere Entwicklungspfade mehr Potenzial hätten. Sowohl kurzfristig als auch langfristig. „Wir hätten schon Monate früher auf diesem Kenntnisstand sein sollen.“

Schon jetzt übt sich McLaren in Durchhalteparolen. „Wir halten an unserem Saisonziel fest. Wir wollen Vierter werden. Die Saison ist lang“, führt Stella aus. Dafür muss McLaren mindestens einen, wenn nicht sogar zwei Gänge hochschalten. „Wir brauchen eine schnelle Reaktion und eine starke Entwicklungsrate über die Saison. Wir müssen aggressiv sein, denn für uns ist jetzt schon klar, dass wir aufholen müssen und nur mit stetiger Weiterentwicklung unsere Konkurrenz überholen können.“ Bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Saison ist ein erstes größeres Upgrade angepeilt. Nach derzeitigem Stand wollen es die Ingenieure in Baku ans Auto bringen. Um eine B-Version handele es sich nicht, wie Stella erklärt: „Ein paar kleinere Bereiche haben einen ziemlich großen Einfluss auf die Rundenzeit. Wenn wir die ändern, heißt das nicht unbedingt, dass wir ein grundlegend anderes Auto haben werden.“

McLaren bei Red Bull

Das neue Auto ist eine Baustelle. Immerhin sollen in diesem Sommer endlich die Infrastruktur-Projekte in Woking abgeschlossen werden. McLaren schaut auch schon weiter. Ab 2026 greift in der Formel 1 ein neues Motoren-Reglement. McLaren-Boss Zak Brown soll bereits erste Gespräche mit potenziellen Partnern führen. Der US-Amerikaner war schon zu Gast bei Red Bull Ford Powertrains, wie man in Red-Bull-Kreisen bestätigt. Auch mit Honda soll sich Brown unterhalten haben. Die Japaner neigen stark dazu, 2026 als Motorenhersteller wieder offiziell in die Königsklasse einzutreten. Am Kauf eines Teams soll Honda indes – Stand heute – nicht interessiert sein. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Aerodynamik-Zauber

Den ganz großen Trick haben die neuen Autos noch nicht gezeigt. Dafür lassen sich viele interessante Detail-Lösungen finden. Wir informieren Sie hier über die neuesten Trends an der Technikfront.

Von: **Tobias Grüner**

Es ist der ewige Kampf zwischen den Technik-Experten der FIA, die das Reglement schreiben, und den Ingenieuren der Teams, die zwischen den Zeilen akribisch nach Grauzonen suchen. Seit 2022 sind die erlaubten Dimensionen erstmals mithilfe von CAD-Programmen festgelegt. Wer die Abmessungen bestimmter Baugruppen verstehen will, braucht einen Computer und die richtige 3D-Software. Die Maßnahme hilft dabei, die sogenannten Legalitäts-Boxen sehr präzise zu definieren. Es bleibt kaum noch Interpretationsspielraum, den die Teams zum eigenen Vorteil ausnutzen können. Ein großer Nachteil in der Neufassung liegt allerdings darin, dass Fans und Journalisten den komplizierten Gesetzestext bei Streitfällen kaum noch ohne Hilfe von Experten nachvollziehen können.

In der Comeback-Saison der Groundeffect-Autos gab es allerdings kaum Streitfälle. Die Regelhüter reagierten nur bei Tricks, die gegen die grundlegende Aero-Philosophie verstießen. So will man unbedingt verhindern, dass die Strömung frühzeitig nach außen um das Auto herum gelenkt wird. Das sorgt für Verwirbelungen hinter dem Heck und erschwert das Überholen.

Mit neuen Vorgaben versuchte man zum Beispiel, Mercedes daran zu hindern, Luft durch eine Lücke in der Frontflügel-Endplatte zu führen. Der vertikale Teil muss nun auch im hinteren Bereich an die Flaps andocken. Doch Mercedes konterte den Gesetzestext clever aus, indem die Flaps über winzige Carbon-Stege mit der Endplatte verbunden sind. Sie sind nur dazu da, den Text des Gesetzes einzuhalten, hindern die Luft aber nicht daran, nach außen zu fließen.

> „Wenn man solche Lösungen an einem neuen Auto zeigt, gibt es immer Diskussionen mit der FIA. Für sie war aber glasklar, dass es okay ist."
>
> Frédéric Vasseur, Ferrari

Ferrari versucht, den gleichen Effekt zu erzielen, geht aber einen anderen Weg. Fünf kleine Strömungsrichter zwischen den oberen Flaps sorgen für den sogenannten „Outwash-Effekt". Die Lösung wollte Mercedes schon im Vorjahr auf die Strecke bringen. Doch dann meldeten die FIA-Kontrolleure vor der Premiere in Austin plötzlich Bedenken an. Artikel 3.9.8 des Technischen Reglements besagte nämlich, dass die Verbindungen zwischen den Flaps primär einen strukturellen Zweck erfüllen müssten. Bei den nach außen gewinkelten Finnen steht aber klar die Aerodynamik im Vordergrund. Im Falle eines Protests hätte die Lösung als illegal eingestuft werden können. Das Risiko einer Disqualifikation wollte Mercedes nicht eingehen.

Ferrari liest Regeln genau

Bei der Ferrari-Präsentation waren viele Beobachter nun überrascht, dass die Finnen so schnell ein Comeback feiern. Wie konnte das erlaubt sein? Erst der Blick ins Reglement brachte die Auflösung: Die FIA hatte überraschend den Zusatz entfernt, dass die Verbindungen primär eine strukturelle Funktion erfüllen müssen. Offenbar befürchteten die Regelhüter, dass die Erfüllung dieser Anforderung nicht mit objektiven Maßstäben zu messen ist. Man wollte sich nicht einem Streit aussetzen, ab wann eine

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Red Bull klemmt die Strömung zwischen Seitenkasten und Unterboden ein und führt sie beschleunigt aufs Diffusordach und den Unterflügel im Heck

MOTORSPORT IMAGES

Verbindung primär strukturell und ab wann sie primär aerodynamisch ist. Schließlich hat jedes Element an der Oberfläche des Autos auch einen Einfluss auf die Luftströmung. Weil die Finnen relativ einfach an den Flügel befestigt werden können, wird es wohl nicht lange dauern, bis wir noch einige Nachbauten der Ferrari-Lösung an anderen Autos sehen werden.

Der SF-23 hat aber noch eine weitere innovative Technik-Idee zu bieten. Beim genauen Blick auf den Cockpitrand kann man einen vertikalen Schlitz unter den großen Kühleinlässen entdecken. Zunächst lag die Vermutung nahe, dass hier Luft zur Kühlung von Elektrik- oder Batterie-Komponenten unter der Haube abgezweigt wird. Doch dann fiel eine zweite Öffnung im oberen Teil der Verkleidung direkt hinter dem Helm des Fahrers ins Auge. Ferrari wollte natürlich nicht verraten, was sich unter der Haube abspielt. Doch die Ingenieure der Konkurrenz sind sich sicher, dass ein Kanal die beiden Öffnungen verbindet.

Wie beim alten S-Schacht, der vertikal durch die Nase führte, werden hier kleine Verwirbelungen abgesaugt und in beruhigter Form weiter oben wieder ausgespuckt. Das sorgt für weniger Luftwiderstand und eine enger anliegende Strömung. Dieser Trick ist übrigens nicht ganz so einfach zu kopieren wie die Frontflügel-Finnen. Die meisten Teams haben einfach keinen Platz mehr in den Seitenkästen, um hier nachträglich Luftkanäle einzuziehen. Allerdings handelt es sich nach Einschätzung der Ingenieure auch nicht um den ganz großen Supertrick, der viel Rundenzeit bringt.

Innovationen mit mehr Nutzen sind da schon eher am Red Bull zu erkennen. Das Geheimnis um den RB19 wurde erst in letzter Minute in Bahrain gelüftet. Auch das technisch nicht so versierte Auge erkannte direkt den extremen Undercut in der Flanke. Tests mit sogenannter FloViz-Farbe zeigten der Konkurrenz eindrucksvoll, wie eine Wirbelschleppe in der Aussparung zwischen Seitenkasten und Unterboden gefangen und beschleunigt wird. Der gebündelte Luftstrom trifft im Heck auf das stark nach oben gebogene Diffusordach und den Unterflügel. Hier wird jede Menge Abtrieb produziert. An der Kante des Unterbodens sind noch einige Ecken und ein schleifenförmiges Carbon-Element zu erkennen. Hier werden künstliche Wirbel erzeugt, um die Venturi-Kanäle unter dem Unterboden seitlich gegen das Ausströmen der Luft abzudichten.

Was die grundlegende Aerodynamik-Philosophie angeht, setzen die meisten Teams dieses Jahr auf das Red-Bull-Konzept mit den nach hinten abfallenden Seitenkästen. Nur Ferrari und Haas halten die Oberseite der Flanken relativ waagerecht und führen die Luft über eine Wanne in Richtung des inneren Teils des Hecks. Mercedes hält weiter an seinem eigenwilligen Konzept fast ohne Seitenkästen fest. Doch wie man hört, wurden im Windkanal in Brackley auch schon Alternativen getestet. Schon zum Europa-Auftakt in Baku könnte der Großumbau vollzogen werden.

Viele Teams der „Rampen-Fraktion“ haben dieses Jahr eine Mulde in die Verkleidung eingebaut. Sie sorgt dafür, dass die Luftströmung zielgenau auf die Innenseite der Hinterräder gelenkt wird. Hier ist eine Reihe kleiner Winglets montiert, die bei der richtigen Anströmung viel Abtrieb generieren. Bei keinem Auto fällt die Rinne so früh und steil ab wie beim Aston Martin AMR23. Nur aus der Vogelperspektive lässt sich auf den Grund des schwarzen Lochs in der grünen Verkleidung blicken. Auch hier erwarten wir früher oder später Kopien. Nach den Eindrücken der Testfahrten scheint die extreme Lösung am Aston sehr gut zu funktionieren. ■

WILHELM

Die Rinne im Aston-Seitenkasten fällt extrem stark und tief nach unten ab

MSA

Ferrari wird nicht lange das einzige Team mit Finnen am Frontflügel bleiben

MSA

Durch den Spalt unter dem Ferrari-Logo fließt verwirbelte Luft ab

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Standortbestimmung: Wo droht ein Fehlstart?

XPB

Red Bull Racing – RB19

Wer auf eine spannendere zweite Saison der Groundeffect-Ära gehofft hatte, der dürfte enttäuscht werden. Max Verstappen fuhr bei den Tests in Bahrain in einer eigenen Liga. Der RB19 mit dem markanten Undercut in den Seitenkästen und dem aggressiv nach oben gezogenen Diffusordach beeindruckte die Konkurrenz. Das Auto liegt tief und ruhig auf dem Asphalt. Besondere Stärken zeigen sich auf der Bremse, in der Traktion und beim Reifenverschleiß. Verstappen droht keine Gefahr – weder von anderen Autos noch vom eigenen Teamkollegen.

XPB

Scuderia Ferrari – SF-23

Der neue Ferrari SF-23 ist für die Piloten schwer zu entschlüsseln. Auch wenn man beim alten Konzept geblieben ist, spricht Charles Leclerc von einem komplett anderen Charakter. Der Monegasse suchte in Bahrain noch das ideale Setup und einen passenden Fahrstil. Wenn alles funktioniert, könnte man in der Qualifikation bis auf zwei Zehntel an Verstappen rankommen. Der hohe Reifenverschleiß bei den Longruns lässt den Rückstand im Renntrimm aber in Richtung halbe Sekunde wachsen. Immerhin konnte man beim Topspeed zulegen.

XPB

Mercedes-AMG F1 Team – W14 E Performance

Mercedes wollte mit dem W14 die große Wende einleiten und wieder in den WM-Kampf eingreifen. In Bahrain zeigten sich die Piloten aber wenig begeistert. Zwar ist das Bouncing-Problem verschwunden, doch plötzlich fehlt der Grip auf der Vorderachse. Im Gegensatz zu Red Bull und Ferrari bringt Mercedes zum Saisonstart noch ein Upgrade in Form eines neuen Heckflügels. Der soll weniger Luftwiderstand produzieren und besser zur Strecke passen. Die Attacke nach vorne kommt aber wohl erst mit dem geplanten Großumbau zum Europa-Auftakt in Baku.

XPB

Alpine F1 Team – A523

Keiner pokerte bei den Testfahrten so extrem wie Alpine. Das Auto wurde stets mit relativ vollen Tanks auf die Piste geschickt. Die weichen Reifen ließen die Mechaniker stets im Regal. So landeten Esteban Ocon und Neuzugang Pierre Gasly folgerichtig auf den hinteren Plätzen. Die Verantwortlichen machen sich aber keine Sorgen. Der A523 funktioniere so wie erwartet, freute sich Technikchef Matt Harman. Man wisse genau, wo man stehe. Dazu habe man für den Saisonstart bereits ein größeres Upgrade-Paket in der Hinterhand.

XPB

McLaren Racing – MCL60

Eines ist klar: McLaren wird in dieser Saison in der Teamwertung abrutschen. Man weiß nur noch nicht, wie tief der Fall sein wird. Die Ingenieure geben zu, dass die selbst gesteckten Entwicklungsziele verfehlt wurden. Die Piloten wissen noch nicht, wie sie mit dem MCL60 fahren müssen. Für Rookie Oscar Piastri sicher nicht das ideale Umfeld für den F1-Einstieg. Am letzten Testtag sorgten auch noch Probleme mit den Leitblechen innen an den Vorderrädern für eine Rundendiät. Sie sollen aber bis zum ersten Rennen behoben sein.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nur drei Testtage standen den zehn Teams in Bahrain zur Verfügung, um die neue Technik einem ersten Belastungstest zu unterziehen. Dabei traten bereits einige Kinderkrankheiten zutage. Auch bei der Pace haben viele Autos noch Nachholbedarf. Bevor die Königsklasse am kommenden Wochenende in ihre 74. Saison startet, stellen wir Ihnen auf dieser Doppelseite noch einmal alle zehn Neuwagen vor und fassen kompakt zusammen, wie sich die Teams auf den ersten Proberunden geschlagen haben.

Von: **Tobias Grüner**

XPB

Alfa Romeo Racing – C43
In der Alfa-Garage schaute man in viele zufriedene Gesichter. Der stark umgebaute C43 scheint zu funktionieren. Die Piloten sprechen von einem spürbaren Fortschritt zum letzten Jahr. Die guten Zeiten lagen nicht nur an weichen Reifen und wenig Sprit. Nur hinter der Zuverlässigkeit steht noch ein Fragezeichen. Mit 402 Runden lagen Bottas und Zhou im Mittelfeld der Distanz-Wertung. Ein Problem im Antriebsumfeld sorgte am dritten Testtag für einen ungeplanten Stopp auf der Piste. Angeblich lag das Problem bei Alfa selbst und nicht bei Ferrari.

XPB

Aston Martin F1 Team – AMR23
Wenn wir Ihnen in zwölf Monaten wieder einen Überblick über die Test-Eindrücke der zehn Teams geben, dürfte Aston Martin einen Platz auf der linken Seite einnehmen. Die Streckenspione der Konkurrenz zeigten sich beeindruckt, wie ruhig der AMR23 in den Kurven liegt. Die Piloten haben viel Vertrauen. Das wirkt sich auch positiv auf den Reifenverschleiß in den Longruns aus. Nur Williams machte im Vergleich zum Bahrain-Test 2022 noch mehr Zeit gut. Bei Mercedes hält man Fernando Alonso schon für einen Podiumskandidaten.

XPB

Haas F1 Team – VF-23
Bei Haas hat man Platz 6 als Ziel ausgegeben. Dafür müsste man zwei Konkurrenten überholen. Aston Martin und Alfa Romeo dürften jedoch außer Reichweite liegen. Dafür rückt McLaren plötzlich ins Visier des US-Teams. Nico Hülkenberg sieht nach seinen ersten Proberunden Potenzial im VF-23. Die Zuverlässigkeit stimmte. Allerdings passt die Balance noch nicht ganz. Dazu braucht der Neuling auch noch etwas Eingewöhnungszeit: „Ich habe ein paar Mal noch die falschen Knöpfe gedrückt“, gab der Rheinländer zu. „Zum Glück ist nichts explodiert.“

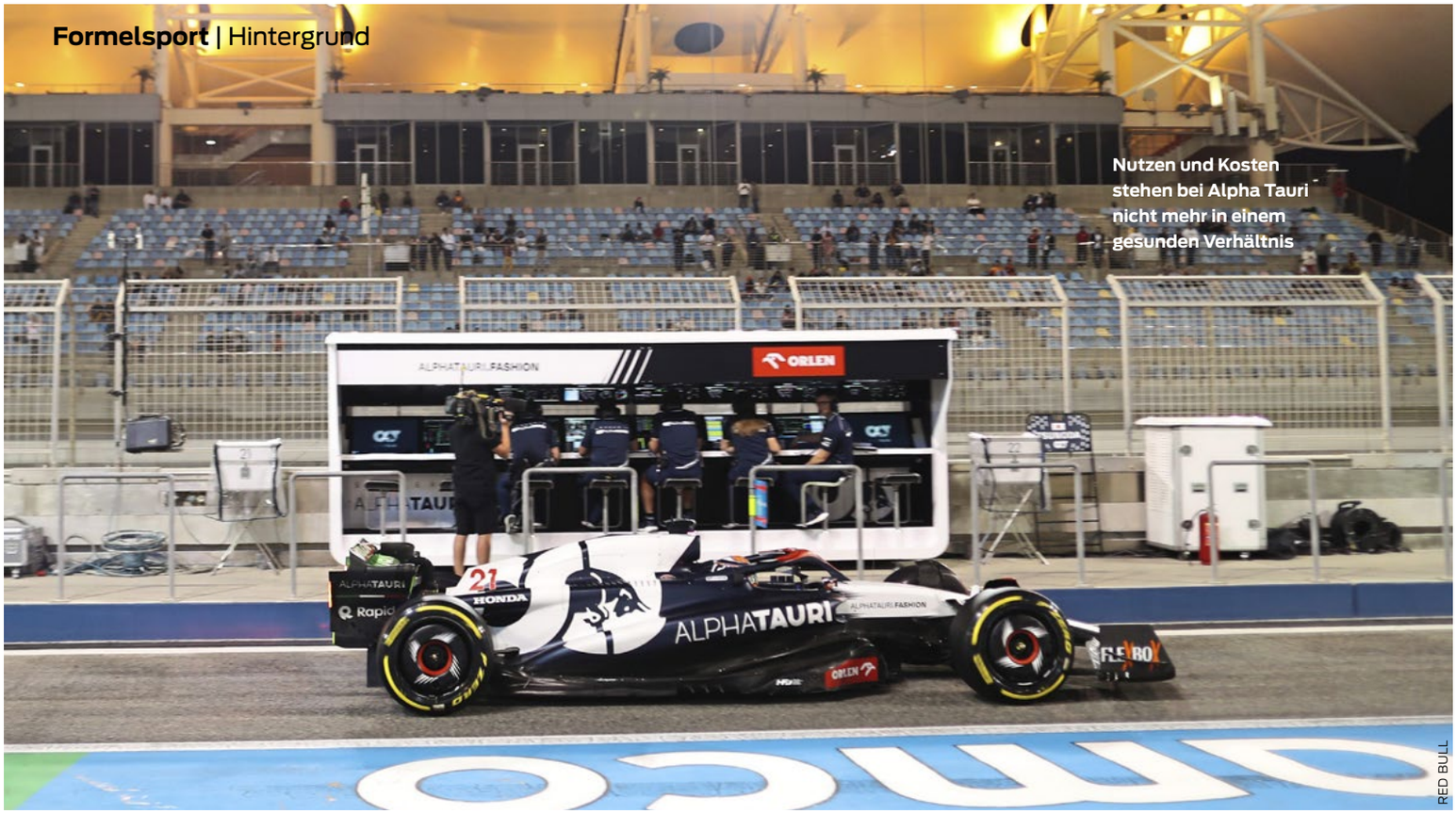
XPB

Scuderia Alpha Tauri – AT04
Alpha Tauri steht unter Druck. Die neue Red-Bull-Konzernführung fordert einen schnellen Aufstieg in Richtung vorderes Mittelfeld. Beim AT04 ließen die Designer aber Mut vermissen. Da sind Alfa Romeo und Aston Martin einen aggressiveren Weg gegangen. Bei den Testfahrten konnten Yuki Tsunoda und Neuling Nyck de Vries die Konkurrenz noch nicht sonderlich beeindrucken. Immerhin scheint die neue Technik bereits sattelfest. Mit 456 Testrunden markierte das Junior-Team die Bestmarke in der Distanzwertung.

XPB

Williams Racing – FW45
Der neue Williams-Teamchef James Vowles durfte erst am 20. Februar seinen Posten antreten. Die erste Bestandsaufnahme förderte zutage, dass grundlegende Umstrukturierungen nötig sind, um das Team wieder nach vorne zu bringen. Bei der Suche nach einem Technik-Direktor will man sich aber Zeit lassen. Die Steigerung im Vergleich zum Bahrain-Test 2022 war bei keinem Team größer. Das lag allerdings mehr am schlechten Vorgängermodell. Der FW45 kam näher ans Feld ran. Die rote Laterne wird man so schnell aber wohl nicht abgeben.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Nutzen und Kosten stehen bei Alpha Tauri nicht mehr in einem gesunden Verhältnis

RED BULL

Umzug oder Verkauf?

Bei Alpha Tauri drohen große Veränderungen. Entweder zieht Red Bulls Schwesterteam nach England um, oder der Rennstall wird verkauft.

Von: **Michael Schmidt**

Neue Besen kehren nicht immer gut, aber sie kehren anders. Bei Red Bull weht ein anderer Wind, seit Oliver Mintzlaff neuer Sport-Chef im Red-Bull-Konzern ist. Da werden viele Dinge auf den Prüfstand gestellt, die bislang als selbstverständlich galten. Auch in der Formel 1. So steht zum Beispiel Alpha Tauri unter Beobachtung. In der aktuellen Konstellation kostet Red Bulls Juniorteam mehr Geld als der große Bruder.

Alpha Tauri wird als WM-Neunter dieses Jahr rund 100 Millionen Dollar weniger an Prämien bekommen als Red Bull. Während das Weltmeisterteam mehr Geld einnimmt, als man im Rahmen der Budgetdeckelung ausgeben darf, muss das B-Team die Lücke selbst schließen.

Das Modell mit der Zentrale im italienischen Faenza und dem Aerodynamik-Team im englischen Bicester erweist sich als wenig effizient. Das Maß an Synergien mit Red Bull wird zudem nicht voll ausgeschöpft. Für finanziellen Druck sorgt auch, dass gerade mehrere Filialen der Red-Bull-Modemarke vor der Schließung stehen.

Mehr Nähe zu Red Bull

Im Moment werden zwei Möglichkeiten durchgespielt, um das Problem Alpha Tauri zu lösen. Die eine wäre ein Umzug des Rennstalls nach England und damit mehr räumliche Nähe zu Red Bull. Das würde mittelfristig Kosten sparen. Die Alternative ist ein kompletter Verkauf des Rennstalls. Dafür stehen auch schon drei Interessenten auf der Matte.

Es handelt sich um die gleichen Kandidaten, die sich bei der FIA für einen Platz im F1-Feld beworben haben. Der Kauf eines bestehenden Teams ist für Interessenten die einfachere und kostengünstigere Lösung, um einen Fuß in die Königsklasse zu bekommen. Auch wenn man hört, dass rund 700 Millionen Dollar als Kaufpreis aufgerufen werden.

Die Kriterien, um als neues Team in den Club aufgenommen zu werden, sind streng. Die FIA prüft gerade die Anträge der Bewerber und will dann bis zum 30. April entscheiden, ob und bei wem die Grundlagen ausreichen, in eine ausführliche Analyse der wirtschaftlichen, technischen und personellen Ausstattung einzusteigen.

RED BULL

Der Belegschaft von Alpha Tauri steht eine ungewisse Zukunft bevor

Verbindung zu HitechGP

Zu den Kandidaten hält sich der Verband bedeckt, bis der Prüfungsprozess abgeschlossen ist. Der Fahrerlagerfunk meldet, dass sich neben Andretti Autosport auch das HitechGP-Team von Oliver Oakes angemeldet hat, das bisher vor allem in der Formel 3 und der Formel 2 aufgefallen war. Dazu hat angeblich auch ein indischer Milliardär Interesse bekundet. Es handelt sich um den Besitzer des Mumbai Falcons Racing Teams, das in der Formula Regional Middle East und der Formel 3 Asien antritt.

Favorit für eine Übernahme von Alpha Tauri soll Hitech sein. Es gibt schon eine Verbindung zwischen dem Rennstall aus Silverstone und Red Bull. Hitech hat in den letzten Jahren Formel-2-Cockpits an die Red-Bull-Junioren Liam Lawson und Jüri Vips vermietet. 2023 wird Isack Hadjar dort platziert. Ursprünglich wurde Hitech von Dmitry Mazepin finanziert. Wegen des Krieges gegen die Ukraine musste Mazepin als Geldgeber aber zurücktreten. Inzwischen soll das Geld aus Dubai kommen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Der Dollar rollt

Die Formel 1 ist eine Erfolgsstory. In der abgelaufenen Saison hat Liberty mit der Königsklasse 2,6 Milliarden Dollar eingenommen. Das freut auch die Teams. Die Ausschüttung steigt um 20 Prozent.

Von: **Michael Schmidt**

Das Geschäft in der Formel 1 brummt, und Rechteinhaber Liberty darf sich die Hände reiben. Die Formel 1 hat in der Saison 2022 die Rekordsumme von 2,6 Milliarden Dollar umgesetzt. Im letzten Jahr waren es noch 2,13 Milliarden. Der Tiefpunkt wurde im ersten Corona-Jahr mit nur 1,14 Milliarden Dollar erreicht. Seitdem zeigt die Kurve stark nach oben. Nur der Aktienkurs hat sich abgeschwächt. Er sank während der Testtage von Bahrain von 65,5 auf 61,5 Dollar. Die Aussicht auf eine weitere Verstappen-Show schreckt Anleger ab.

Die Teams dürfen sich über eine höhere Ausschüttung freuen. In dieser Saison werden 1,28 statt 1,06 Milliarden Dollar an die zehn Teams verteilt. Ferrari sahnt mit 249 Millionen Dollar am meisten ab, gefolgt von Weltmeister Red Bull mit 185 und Mercedes mit 175 Millionen Dollar. Alle drei decken damit den Kostendeckel locker ab. McLaren (123 Mio.) und Alpine (122 Mio.) kassieren noch dreistellig. Auch für Haas lohnt es sich: Es gibt 83 statt 62 Millionen für das US-Team. ■

MSA

Die Formel 1 brummt. Auch die Teams bekommen mehr vom Liberty-Geld

Formel 1

Tempo 80 bei Gefahr?

Kurz vor dem Saisonstart der Formel 1 wurden neue Regeln ins Sportliche Reglement aufgenommen. Andere Maßnahmen werden noch heiß diskutiert.

Von: **Michael Schmidt**

Wer in dieser Saison an der Boxenausfahrt die weiße Linie auch nur leicht berührt, bekommt eine Fünfsekunden-Strafe. Das hätte Pérez letztes Jahr in Monaco den Sieg und Verstappen den dritten Platz gekostet. In einer Klarstellung der Regel steht nun, dass kein Teil des Fahrzeuges mehr die Linie bedecken darf. Dazu zählt auch der Reifen.

Beim letzten Treffen der F1-Kommission wurde außerdem angeregt, dass die Piloten nur noch Strafpunkte für gefährliches Fahren bekommen sollen. Die Verletzung der Streckenlimits soll nicht mehr dazu zählen. Alpine hätte diese Regel gerne rückwirkend angewandt. Davon würde Neuzugang Pierre Gasly profitieren. Ihm würden vier seiner zehn Strafpunkte gestrichen.

An einer weiteren Regelanpassung wird noch experimentiert. Die Piloten gehen an Gefahrenstellen regelmäßig nur verhalten vom Gas, selbst wenn verunfallte Autos auf der Straße stehen. Auslöser für die neue Debatte war Pierre Gasly, der in Suzuka trotz Safety-Car-Phase und schlechter Sicht viel zu schnell unterwegs war. Jetzt will die FIA das Problem technisch lösen. Den Fahrern soll in Gelbzonen oder bei SC-Phasen ein festes Tempolimit auf das Lenkrad-Display gespielt werden, um sie zum Langsamfahren zu zwingen. Die Rede ist von 80 km/h. Die Teams warnen jedoch, dass die Maßnahme selbst zu einer Gefahr werden könnte. Wenn die Fahrer in einer schnellen Passage zur Vollbremsung gezwungen werden, könnte das Auffahrunfälle provozieren. ■

XPB

Sogenannte „Slow-Zones“ mit Tempolimit gibt es schon in anderen Serien

NACHRICHTEN

GROSJEAN-WRACK

Der Haas VF-20 von Romain Grosjean, der beim Feuerunfall 2020 in Bahrain fast komplett zerstört wurde, wird ab dem 24. März in Madrid ausgestellt. Neben dem verkohlten Monocoque sind in der spanischen Hauptstadt noch weitere Exponate aus 70 Jahren Formel 1 zu sehen.

STREIT UM HEIZDECKEN

Die Formel 1 will, dass ab 2024 auf Reifenheizdecken verzichtet wird. Aus Gründen der Kosten und der Nachhaltigkeit. Nach Testfahrten in Paul Ricard und Jerez gibt es wenig Lob und viel Kritik. Lewis Hamilton warnt: „Es wird Unfälle geben. Und es ist auch nicht nachhaltig. Wir müssen mehr Sprit verbrennen, weil es länger dauert, bis die Reifen Temperatur haben.“ Die Entscheidung soll nach dem Rennen in Silverstone fallen.

SCHIKANE KOMMT WEG

In Barcelona wird 2023 wieder die alte Streckenvariante ohne Schikane im letzten Sektor gefahren. Die enge Passage hatte Fahrern und Fans nie gefallen und konnte nicht wie gedacht für mehr Überhol-Action sorgen. Jetzt führen wieder zwei schnelle Kurven auf Start-Ziel.

NEUE GRANDS PRIX

Südafrika, Korea, Malaysia, Indien, Kolumbien, Panama und Madrid haben Interesse an einem Grand Prix angemeldet. Kyalami könnte schon 2024 im Kalender stehen, Korea ab 2025. Das geht auf Kosten der Europa-Rennen.

KEIN VETTEL-COMEBACK

Lance Stroll fiel bei den Tests mit einer Handgelenk-Verletzung aus, die er sich bei einem Fahrrad-Unfall zugezogen hatte. Sollte er nicht rechtzeitig zum ersten Rennen fit werden, wird der Kanadier durch Felipe Drugovich ersetzt. Im Fahrerlager hatten einige schon auf ein schnelles Vettel-Comeback bei seinem alten Team gehofft.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Am Fuße des WM-Stadions wurde die bislang schnellste Strecke der Formel-E-Historie errichtet

FORMEL E

Speed am Strand

Das Debütrennen der Formel E in Kapstadt bot neben reichlich Action auch derbe Unfälle und bittere Kritik. Während António Félix da Costa mit einem Monstermanöver seinen ersten Porsche-Sieg einfuhr, musste der WM-Führende Pascal Wehrlein früh aufgeben.

Von: **Philipp Körner**

Das Unheil kam am Morgen. Nach dem zweiten Training auf dem schnellen, aber auch extrem unebenen Kurs im Freizeitviertel Green Point stellten die Techniker von Mahindra ein kapitales Problem fest. Die hinteren Querlenker der Werksfahrzeuge und der Kundenautos von Abt hatten sich stark verbogen. Laut dem indischen Hersteller gab es keine andere Wahl, als alle Autos in der Qualifikation und folgerichtig im Rennen zurückzuziehen. Ein angesäuerter Abt-Teamchef Thomas Biermaier erklärte bei ProSieben die Entscheidung: „Man muss verstehen, was das Problem überhaupt ist. Das wird Tage dauern." Die Situation sei für den Allgäuer Kunden zwar inakzeptabel, aber man wolle natürlich nicht mit der Gesundheit der Fahrer spielen. Nach den eh schon schwierigen ersten Comeback-Rennen war es der nächste harte Nackenschlag für Abt.

Warum kein Gelb?

Im Qualifying sorgte dann ein heftiger Doppel-Crash erst für einen riesigen Schreckmoment und anschließend für die nächsten Diskussionen. Im schnellen Linksknick der Kurven 8 und 9 verlor Edoardo Mortara die Kontrolle über seinen Maserati und knallte hart in die Außenmauer. Wenig später rutschte Sam Bird (Jaguar) ebenfalls mit hoher Geschwindigkeit in das Wrack. Beide Fahrer blieben unverletzt. Bird und sein Team zeigten sich daraufhin sehr irritiert über das

> „Ich hatte mich eigentlich schon aufgegeben, aber die Energie hat gepasst. Für mich fühlte sich das an wie ein Langstreckenrennen, so viel ist passiert."
>
> António Félix da Costa

Fehlen von gelben Flaggen, Jaguar-Rennchef James Barclay forderte eine genaue Aufarbeitung.

Aus dem Kreis der acht für die K.o.-Phase qualifizierten Piloten drangen Sacha Fenestraz (Nissan) und Maximilian Günther (Maserati) in das Finale vor. Für beide war es ein lang ersehnter Lichtblick nach einem enttäuschenden ersten Saisonviertel. Mit über vier Zehntelsekunden Vorsprung konnte Fenestraz deutlich seine erste Karriere-Pole einfahren. Der Jaguar-Kunde Nick Cassidy (Envision) und Werksfahrer Mitch Evans formten die zweite Startreihe, Indien-Sieger Jean-Éric Vergne (DS Penske) und Pascal Wehrlein (Porsche) die dritte. Porsche-Kollege António Félix da Costa wurde nur Elfter.

Nach einem zunächst geordneten Start knallte es schlussendlich in der zehnten Kurve unweit des malerischen Strandes. Wie einige andere verschätzte sich auch Pascal Wehrlein in der dortigen Anbremszone. Weil seine Räder dabei aber blockiert hatten, rauschte er in das Heck von Sébastien Buemi (Envision-Jaguar). Während der WM-Führende aufgab, machte sich sein Opfer Buemi an die Aufholjagd. Davor hatte der Schweizer allerdings wie das restliche Feld eine längere Verschnaufpause: Weil parallel Edoardo Mortara gestrandet war, rief der Renndirektor Scot Elkins erst eine Full-Course-Yellow- und dann eine Safety-Car-Phase aus. Zur Überraschung vieler lag plötzlich Maximilian Günther in Führung, der sich im Zuge des Beginns der Neutralisie-

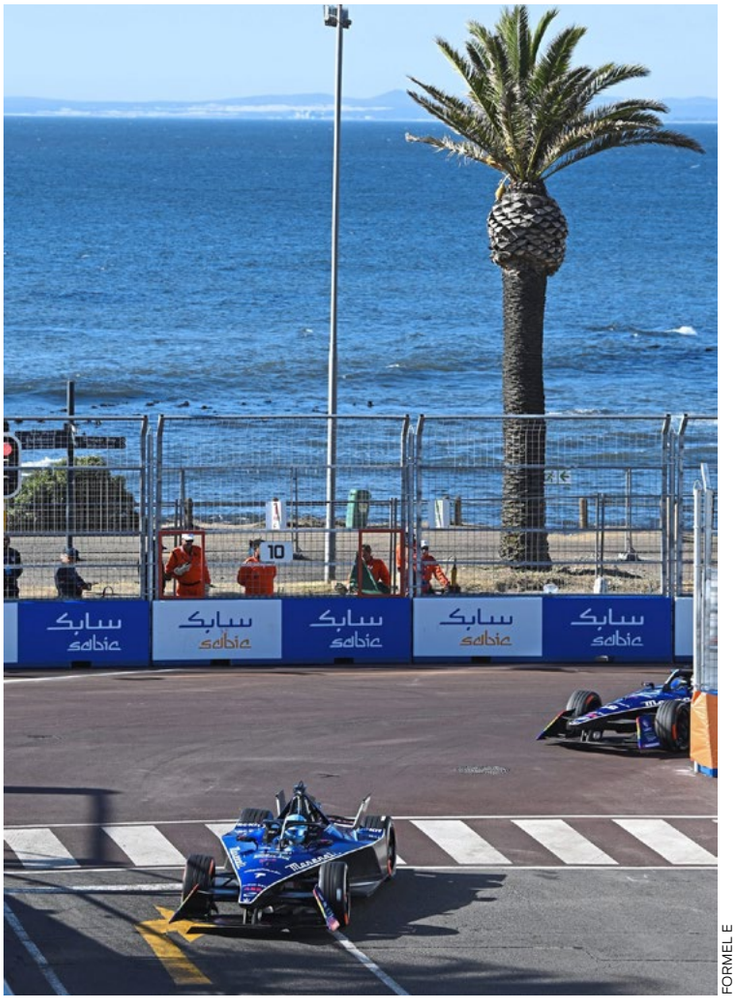
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Porsche-Pech: Pascal Wehrlein gab nach einem Unfall in der ersten Runde auf

PORSCHE

Porsche-Party: António Félix da Costa ringt DS-Mann Jean-Éric Vergne nieder



FORMEL E

Maserati-Misere: Beim Formel-Comeback gab es bislang nur drei Zähler

rung vorbeischleichen konnte. Aber war es auch legal?

Da Costa rettet Gala

Der Oberstdorfer trat vor Fenestraz und Cassidy den Restart an. Der Vierte im Bunde, Mitch Evans, wurde kurz nach der Wiederfreigabe für eine unerlaubte Leistungsspitze mit einer Durchfahrtsstrafe belegt. Zusammen mit Bird, der nicht starten konnte, erlebte Evans das nächste Jaguar-Katastrophen-Wochenende.

Während der wie üblich recht konfusen ersten Attack-Mode-Aktivierungen übernahm Vergne Evans' vierten Platz. Dahinter machte bereits António Félix da Costa Druck. Wegen verschiedener Probleme und einer Strafe für Jake Dennis spielten die Porsche-Kunden von Andretti hingegen keine Rolle.

Ausgerechnet ein Abflug von Günther läutete das letzte Drittel ein. Obwohl schon das allein für den Maserati-GAU gereicht hätte, kam es noch schmerzhafter: Die Rennleitung kündigte eine Untersuchung von Günthers Führung an. Später verhängte sie drei Strafplätze für das nächste Rennen. Maximilian Günther kritisierte ähnlich wie Jaguar eine unzureichende Kommunikation. Im Anschluss an eine kurze zweite FCY-Unterbrechung wurde es ernst. Denn durch letzte Aktivierungen hatte sich das Bild an der Spitze ausgeglichen. Die vormals starken Cassidy und Fenestraz mussten so mitansehen, wie Da Costa und Vergne deutlich an Überhand gewannen. Die früheren DS-Teamkollegen duellierten sich hart um die Führung – mit dem besseren Ausgang für den Portugiesen. Doch dem drohten zwei Probleme.

Neben den Extra-Runden zum Ausgleich der Unterbrechungen musste er nämlich auch seine letzte offensive Minute aktivieren. Was zunächst nach einem Vorteil klang, wurde zum Albtraum: Er verpasste die außenliegende Schleife bei der ersten Anfahrt und verlor so Zeit. Beim richtigen Absolvieren ging Vergne an ihm vorbei. Selbst für den optimistischen Surf-Fan schien alles verloren zu sein.

Dank Restenergie und unfassbar viel Mut kämpfte Da Costa sich in einer der riskantesten Kombinationen des Vollgaskurses in der vorletzten Runde vorbei. Er jubelte: „Ich hatte mich schon aufgegeben, aber die Energie hat gepasst." Sein Rivale Vergne ärgerte sich hingegen über die laut ihm schlechten Einheitsspiegel. Abseits der Kameras hatten sich final noch Fenestraz und Cassidy in die Haare bekommen. Für den Nissan-Youngster ging es ans Ende des Feldes, für Cassidy auf das Podium. Ein kränkelnder René Rast (McLaren-Nissan) und ein stark zurückgekommener Buemi komplettierten die Top 5. Weiter geht es in vier Wochen in São Paulo (25. März). ■

FORMEL E IN KAPSTADT (SÜDAFRIKA)

5. Rennen am 25. Februar 2023, 32 Runden à 2,921 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	António Félix da Costa (P)	Porsche	42.25,403 min
2.	Jean-Éric Vergne (F)	DS Penske	+ 0,281 s
3.	Nick Cassidy (NZ)	Envision-Jaguar	+ 1,808 s
4.	René Rast (D)	McLaren-Nissan	+ 2,208 s
5.	Sébastien Buemi (CH)	Envision-Jaguar	+ 2,656 s
6.	Dan Ticktum (GB)	NIO 333	+ 3,209 s
7.	Stoffel Vandoorne (B)	DS Penske	+ 4,210 s
8.	Norman Nato (F)	Nissan	+ 8,582 s
9.	André Lotterer (D)	Andretti-Porsche	+ 8,755 s
10.	Jake Hughes (GB)	McLaren-Nissan	+ 10,475 s

WM-STAND FAHRER

1.	Pascal Wehrlein	80 Punkte
2.	Jake Dennis	62
3.	Jean-Éric Vergne	50
4.	António Félix da Costa	46
5.	Nick Cassidy	43
6.	Sébastien Buemi	41
7.	René Rast	38
8.	Sam Bird	28
9.	Jake Hughes	28
10.	Lucas di Grassi	18

WM-STAND TEAMS

1.	Porsche	126 Punkte
2.	Envision-Jaguar	84
3.	Andretti-Porsche	80
4.	McLaren-Nissan	66
5.	DS Penske	61
6.	Jaguar	42
7.	Mahindra	26
8.	NIO 333	19
9.	Nissan	18
10.	Maserati-DS	3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ein weites Feld

Der Boom der IndyCar Series hält auch 2023 an. Mit 27 Vollzeit-Autos steht die US-Formelserie so gut wie seit zwölf Jahren nicht mehr da. Auch wenn sich nach außen nicht viel geändert haben mag, durchlebten viele Teams eine intensive, fast halbjährige Winterpause.

Von: **Philipp Körner**

Für Zak Brown lässt sich der aktuelle sportliche Erfolg der IndyCar mit nur einem Wort zusammenfassen: Fahrer. „Die Serie schafft es besonders gut, einen Fokus auf sie zu legen. Schlussendlich sind sie ja auch die Stars des Motorsports“, lobte der McLaren-CEO im Vorfeld der neuen Saison. Sowohl unter seinen Schützlingen als auch im restlichen – 27 Vollzeit-Autos umfassenden – Feld hat sich die Qualität über die Winterpause noch mal gesteigert. Dasselbe gilt auf der Ingenieursseite, wo es einige hochrangige Wechsel gab.

Josef Newgarden, Zweiter der letzten drei Saisons, erklärt: „Durch das konstante Technikpaket der letzten Jahre können die Teams kaum noch den Unterschied ausmachen. Trotzdem geht die Detailsuche immer weiter. Wir haben keine andere Wahl und beißen uns teils mehrmals in dieselben Themen hinein.“ Zusätzliches Personal am Lenkrad und in den Büros sowie umgestellte Crews können so den finalen Geistesblitz liefern. Für den Penske-Piloten ist klar: „Ich glaube, dass man weiter Dinge finden kann. Wer nicht mit einer Vollgas-Mentalität an die Sache herangeht, bleibt erst stehen und fällt dann zurück.“

Der 32-jährige Doppel-Champion formt auch 2023 wieder mit Scott McLaughlin und Will Power ein Penske-Trio. Während der Neuseeländer McLaughlin dank drei Saisonsiegen zum Titelanwärter aufgestiegen ist, sieht sich der Australier Power zum zweiten Mal nach dem Erfolg 2014 in der Rolle des Titelverteidigers. Ein Grund für extra Druck? „Wenn ich ehrlich bin, muss ich manchmal fast daran erinnert werden, dass ich letzte Saison die Meisterschaft gewonnen habe. Mit zunehmendem Alter habe ich angefangen, mich schnell auf die nächste Aufgabe zu fokussieren.“ Ähnlich entspannt sieht der Aussie die kleineren Personal-Rochaden im Team Penske.

> „Durch das konstante Technikpaket können die Teams kaum noch den Unterschied ausmachen. Trotzdem geht die Detailsuche weiter. Wir haben keine andere Wahl.“
>
> Josef Newgarden

Frieden bei Ganassi

Bei den letztjährigen Hauptkonkurrenten von Chip Ganassi Racing gab es über den Winter gleich mehrere große Änderungen. Nach der Rückkehr von Jimmie Johnson in die NASCAR musste allen voran das vierte Vollzeit-Auto neu besetzt werden. Im Anschluss an eine längere Suche auf dem Fahrermarkt entschied sich die Truppe des „Chippers“ schließlich für eine Aufspaltung in zwei Programme. Der Formel-2-Absolvent Marcus Armstrong wird die Nummer 11 auf Rund- und Stadtkursen durch die Kurven jagen. Der zweifache Indy-500-Sieger Takuma Sato übernimmt den Dallara-Honda auf den Ovalen.

Trotz des rechtlichen Hickhacks stößt Álex Palou 2023 erneut zu den Ganassi-Stars Scott Dixon und Marcus Ericsson. Der Spanier, dessen künftiger Wechsel zu McLaren angesichts der Formel-1-Tests als offenes Geheimnis gilt, beschwichtigt: „Die Beziehung zum Team ist von beiden Seiten her wieder bei 100 Prozent. Ich bekomme alle Informationen und war vor der Weihnachtspause viele, viele Male in der Fabrik. Während der IndyCar-Saison ist Ganassi meine Priorität.“ Der in der Vorsaison noch öffentlich von Palou enttäuschte Dixon gibt sich auf der Jagd nach dem siebten IndyCar-Titel ebenfalls versöhnlich: „Beim Fahrerkader sollte man versuchen, so viel Qualität wie möglich in allen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INDYCAR

Dank einer unaufhaltsamen Konstanz feierte Will Power letztes Jahr seinen zweiten Titel. 2023 will er die erfolgreiche Philosophie verfeinern

Autos zu halten. Da sind wir echt stark aufgestellt."

Nachdem Marcus Ericsson vor einem Jahr noch im Schatten seiner titelverwöhnten Kollegen gestanden war, reist er heute auf Augenhöhe zum Saisonauftakt nach St. Petersburg. Der Indy-500-Sieger schwärmt: „Ich fühle mich bei Chip Ganassi sehr wohl. Hoffentlich kann ich noch lange bleiben. Ich bin bereit, an Scotts Seite Siege und Titel zu holen."

INDYCAR-TERMINE 2023

5. März	St. Petersburg
2. April	Texas
16. April	Long Beach
30. April	Alabama
13. Mai	Indy-Rundkurs 1
28. Mai	Indy 500
4. Juni	Detroit
18. Juni	Road America
2. Juli	Mid-Ohio
16. Juli	Toronto
22. Juli	Iowa 1
23. Juli	Iowa 2
6. August	Nashville
12. August	Indy-Rundkurs 2
27. August	St. Louis
3. September	Portland
10. September	Laguna Seca

Sein neuer Teammanger Taylor Kiel – ehemals Präsident von McLaren in der IndyCar – wird die Ambitionen unterstützen.

McLaren greift nach Titel

Dessen früherer Boss Zak Brown hat in der jüngeren Vergangenheit reichlich bei der Schwester des F1-Rennstalls umgestellt. Schon im Juni 2022 verkündete sein Team einen Deal mit Alexander Rossi. Nach einer zuletzt bitteren Zeit bei Andretti Autosport strebt der Indy-500-Sieger des Jahres 2016 bei McLaren einen Karriere-Neustart an. Seine beiden neuen Teamkollegen Patricio „Pato" O'Ward und Felix Rosenqvist dürften ebenfalls schnell den Blick in die Zukunft gewählt haben – wie Rossi verpassten sie die Top 5 der Meisterschaft. Für Felix Rosenqvist wird 2023 doppelt intensiv werden: Da mit Palou wohl sein Nachfolger feststeht, kämpft er nicht nur um seine Rolle im Team, sondern auch um seine IndyCar-Zukunft.

Unter einem gewissen Druck steht ebenso die Truppe von Michael Andretti. In der lukrativen Wertung der Nennungen – es gibt keine klassische Teammeisterschaft – lagen 2022 drei Penske-, drei Ganassi- und zwei McLaren-Nummern vor dem besten Andretti-Fahrer. Immerhin konnte der Spitzenpilot Alexander Rossi wie sein Kollege Colton Herta einen Sieg feiern. Rossi wird vom Youngster Kyle Kirkwood ersetzt. Der 24-Jährige hatte 2021 den Indy-Lights-Titel mit Andretti eingefahren, aber enttäuschte bei seiner Zwischenstation im Foyt-Team. Enttäuscht dürfte auch Romain Grosjean seine zweite IndyCar-Saison beendet haben. In Form eines zweiten Platzes in Long Beach konnte der dritte Andretti-Mann nur einmal auf das Podium springen. „Wir haben alles auf den Kopf gestellt. Es war nicht nur eine Sache, sondern einige Dinge, die uns zurückgehalten haben", berichtet der Franzose. Der vierte Andretti-Fahrer heißt wieder Devlin DeFrancesco. Sportlich spielte er bislang keine Rolle.

Obwohl schon jetzt absehbar ist, dass der diesjährige Meister aus dem Kreis der großen vier kommen wird, könnten die zahlreichen namhaften Mittelfeld-Mannschaften (siehe Tabelle) zumindest im Kampf um die Podien und um den alles überstrahlenden Sieg beim Indy 500 wieder positiv überraschen. Mit dem Team von A. J. Foyt gibt es zum Leidwesen seiner treuen Fans nämlich nur eine echte Hinterbänkler-Truppe. Doch auch die hat sich mit Michael Cannon einen legendären Ingenieur geangelt. So bleibt es angesichts minimaler Autoänderungen samt neuer Setup-Optionen und des Bio-Sprits bei dem, was Zak Brown anfangs betonte: In der IndyCar machen die Fahrer den Unterschied. Und von denen gibt es auch 2023 glücklicherweise wieder eine ganze Menge. ■

NENNLISTE – INDYCAR-SAISON 2023*

Team	Motorpartner	Fahrer	Nummer	Rennen
A. J. Foyt Enterprises	Chevrolet	Santino Ferrucci	14	alle
	Chevrolet	Benjamin Pedersen (R)	55	alle
Andretti Autosport	Honda	Devlin DeFrancesco	29	alle
	Honda	Romain Grosjean	28	alle
	Honda	Colton Herta	26	alle
	Honda	Kyle Kirkwood	27	alle
Chip Ganassi Racing	Honda	Marcus Armstrong (R)	11	Rund-/Stadtkurse
	Honda	Scott Dixon	9	alle
	Honda	Marcus Ericsson	8	alle
	Honda	Álex Palou	10	alle
	Honda	Takuma Sato	11	Ovale
Dale Coyne Racing	Honda	David Malukas	18	alle
	Honda	Sting Ray Robb (R)	51	alle
Ed Carpenter Racing	Chevrolet	Ed Carpenter	33	Ovale
	Chevrolet	Conor Daly	20	alle
	Chevrolet	Rinus VeeKay	21	alle
Juncos Hollinger	Chevrolet	Agustín Canapino (R)	78	alle
Racing	Chevrolet	Callum Ilott	77	alle
McLaren	Chevrolet	Patricio O'Ward	5	alle
	Chevrolet	Felix Rosenqvist	6	alle
	Chevrolet	Alexander Rossi	7	alle
Meyer Shank Racing	Honda	Hélio Castroneves	06	alle
	Honda	Simon Pagenaud	60	alle
Rahal Letterman	Honda	Jack Harvey	30	alle
Lanigan Racing	Honda	Christian Lundgaard	45	alle
	Honda	Graham Rahal	15	alle
Team Penske	Chevrolet	Scott McLaughlin	3	alle
	Chevrolet	Josef Newgarden	2	alle
	Chevrolet	Will Power	12	alle

*keine ausschließlichen Indy-500-Nennungen aufgeführt; Gaststarts möglich; (R) Rookie

INDYCAR

Zak Brown zwischen seinem neuen Star Rossi (r.) und der Notlösung Rosenqvist

INDYCAR

Nach einer schwachen zweiten Saison will Romain Grosjean wieder abliefern

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Intercontinental GT Challenge (IGTC): Zweiter Saisonlauf: 9h-Rennen in Kyalami

BMW-Sieg in Südafrika

Beim zweiten Rennen der IGTC in Kyalami holte das belgische WRT-Team einen Doppelsieg für BMW. Das Feld war mit 13 Autos und nur fünf Wagen in der Pro-Kategorie allerdings sehr schwach besetzt.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

BMW

WRT holte den zweiten Sieg im dritten Rennen mit dem neuen Partner BMW

Die IGTC-Serie von GT-Promoter Stéphane Ratel wurde durch die Coronapandemie ziemlich zerpflückt: Fünf Rennen auf fünf Kontinenten sollten die Serie zu einer Art inoffizieller GT-Weltmeisterschaft machen, doch die vielen Reisebeschränlungen der letzten drei Jahre haben das Pflänzchen austrocknen lassen. Beim zweiten Lauf in Kyalami waren zwar die Kernmarken Mercedes, BMW, Audi und Porsche am Start, aber in der Pro-Topklasse, wo es um Punkte geht, waren gerade mal fünf Fahrzeuge genannt.

Spannung war also ebenso Mangelware wie Feldstärke und Verkehr, denn die ersten achteinhalb Rennstunden gingen komplett ohne Gelbphasen über die Bühne. Die Gelbphase schob am Schluss das Feld zusammen, was dazu führte, dass im Ziel die ersten drei Fahrzeuge nur um drei Sekunden getrennt waren, doch das war bestenfalls Kosmetik.

Der einheimische BMW-Pilot Sheldon van der Linde brachte den Sieg für den WRT-BMW M4 GT3 mit der Startnummer 32 unter Dach und Fach, sehr zur Freude seiner Teamkollegen Dries Vanthoor und Charles Weerts. Das Schwesterauto von Augusto Farfus, Philipp Eng und Maxime Martin rundete das Resultat zum Doppelsieg ab, Platz 3 ging an den Attempto-Audi R8 von Mattia Drudi, Ricardo Feller und Patric Niederhauser.

Das Resultat spiegelte insofern das Kräfteverhältnis wider, als BMW deutlich dominierte. Zwar hatte Maro Engel den GruppeM-AMG GT3 auf die Pole gepflanzt, doch ein BOP-Penalty von 15 Kilo war nicht eben hilfreich – nach 20 Minuten war die Mercedes-Show an der Spitze schon wieder vorüber. Während Engels Teamkollege Raffaele Marciello noch über die BOP schimpfte, ging ab Rennmitte das Getriebe im Top-Daimler langsam ein. Der Audi war zwar schnell, verlor aber bei Einbrechen der Dunkelheit den Anschluss, womit das Ergebnis geritzt war, auch weil sich die beiden BMW an der Spitze jeden Fehler verkniffen. GT-Promoter Ratel versprach in Südafrika, an Kyalami festhalten zu wollen und auch Suzuka als IGTC-Lauf wiederbeleben zu wollen. ■

GT Winter Series: Zweites Rennwochenende in Estoril

Erster GT3-Sieg für Engstler

Beim vierten Lauf der GT Winter Series in Valencia holte das Team Engstler im ersten Sprint und beim Langstreckenrennen die ersten GT3-Siege, Sprintsieg Nummer 2 ging an das Team 78Racing.

Von: **Marcus Schurig**

Die GT Winter Series hat sich ihrem Namen entsprechend als Winter-Rennserie fraglos auf dem Markt etabliert, das zeigen schon die Starterzahlen: Beim vorletzten Rennen in Jerez fanden sich 47 Starter ein, beim vierten Event in Valencia nahmen am vorletzten Wochenende 43 Autos die Rennen in Angriff. Beim ersten Sprint in Valencia holte Luca Engstler den ersten GT3-Rennsieg für das Liqui Moly Team Engstler, beim ersten Audi-GT3-Einsatz. Engstler distanzierte die Verfolger im ersten 25-Minuten-Sprint um 36 Sekunden, bevor Lauf 1 kurz vor dem Rennende mit der roten Flagge abgebrochen werden musste.

Im zweiten Heat versenkte Engstlers Teamkollege Dylan Lip den Audi bereits in der ersten Kurve im Kiesbett. Das Mercedes-Team Schnitzelalm Racing hatte in Lauf 1 einen Unfall, die Reparatur gelang aber rechtzeitig, sodass Kenneth Heyer das Rennen aus der ersten Reihe neben einem Aston Martin Vantage GT3 (PROSport) in Angriff nehmen konnte. Während der Aston im Feld versank, konnte Michael Fischer im Lamborghini Huracán GT3 (Cup X-Klasse) die Spitze übernehmen. Im Finale kam Heyer zwar immer näher ran, aber abfangen konnte er den Lambo-Piloten Fischer nicht mehr.

Im 60-minütigen Langstreckenrennen eroberte Luca Engstler vom zweiten Startplatz schnell die Führung und versuchte in der Folge, einen möglichst großen Vorsprung herauszufahren, was ihm auch gelang: Beim Pflichtboxenstopp hatte er gut 30 Sekunden Vorsprung, aber in der zweiten Hälfte machte Heyer Jagd auf Engstlers Teamkollege Lip, die aber vorzeitig endete, als der Wegberger eine Stop-and-go-Strafe absitzen musste. Damit holte das Team Engstler seinen zweiten GT3-Sieg. ■

GTWS

Das Audi-Team Engstler holte beim GTWS-Rennen in Valencia zwei Laufsiege

GEDLICH racing | GT WINTER SERIES powered by GEDLICH Racing | ENDLESS SUMMER WINTER SEASON TEST- AND TRACK DAYS

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Neue SC-Regeln für Le Mans

Neue SC-Regeln für Le Mans

Der Le-Mans-Veranstalter ACO ist immer für eine Überraschung gut: Letzte Woche wurden die Supplementary Regulations für das 24h-Rennen in Le Mans veröffentlicht, und siehe da: Es gibt neue Regeln für die Safety-Car-Phasen, die nun weniger ungerecht sein sollen.

Von: **Marcus Schurig**

Das 24h-Rennen in Le Mans hat ein Problem mit den Gelbphasen, das ist seit Jahren bekannt: Wegen der langen Strecke von über 13 Kilometern kommen bei Neutralisierungen drei Safety Cars zum Einsatz, was je nach Track Position zu großen Zeitverlusten von bis zu 90 Sekunden führen kann. In der amerikanischen IMSA-Serie sorgen sogenannte Pass-Arounds und Wave-Bys dafür, dass Zeitverluste reduziert werden, allerdings kommt dort auch immer nur ein Safety Car zum Einsatz.

MOTORSPORT-IMAGES

Beim Pass-Around darf das Safety Car in Le Mans jetzt überholt werden

Jetzt hat der ACO reagiert: Bei Gelbphasen kommen nach wie vor drei Safty Cars zum Einsatz, um das Feld zu verlangsamen, der Boxeneingang bleibt offen, die Ausfahrt geschlossen. Ist der Auslöser – etwa eine Unfallstelle – behoben, können alle Teams zum ersten Safty Car aufschließen, die beiden anderen verlassen die Strecke. Es folgt der Pass-Around, bei dem alle Fahrzeuge, die vor dem Klassenleader liegen, das verbliebene Safety Car überholen können. Im zweiten Schritt werden über ein sogenanntes Drop-Back-Verfahren die Klassen einheitlich sortiert.

Beim Restart starten dann alle Fahrzeuge im Pulk, sobald das eine verbliebene Safety Car den Weg freigemacht hat. In der Theorie sollten damit die Zeitverluste geringer ausfallen als bei einem Neustart mit drei Safety-Car-Gruppen. Wer in der Gelbphase an die Box muss, verliert zwar Track Position, aber in der Theorie nicht mehr die üblichen 90 Sekunden, wie beim Restart mit drei Safety Cars.

Die Regeln gelten nur für Le Mans, nicht für die WM-Läufe auf den kürzeren Rennstrecken, wo weiterhin nur ein Safety Car eingesetzt wird. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NENNLISTE 24h LE MANS

Am Montag hat der Le-Mans-Ausrichter ACO die erste Version der Nennliste für das 24h-Rennen veröffentlicht: Wie bereits von Motorsport aktuell spekuliert, hat Porsche einen Startplatz für ein drittes Werksauto erhalten. Neben den zwei Porsche-Penske 963 LMDh aus der WEC bringt das Penske-Team auch ein IMSA-Werksauto an den Start, wo Felipe Nasr als Topfahrer genannt ist. Damit stehen in der 16 Wagen starken Topklasse vier Porsche am Start, dazu drei Cadillac von Chip Ganassi Racing und Action Express. Das Team von Jim Glickenhaus darf wie berichtet mit zwei Autos in Le Mans starten. Toyota, Ferrari und Peugeot bringen jeweils zwei Hypercars an den Start. In der LMP2-Klasse sind 24 Fahrzeuge genannt, in der GTE-Am-Klasse 21 Wagen. Dazu wurden zehn Autos auf die Reserveliste gesetzt, drei LMP2-Autos und sieben GTE-Am-Fahrzeuge.

24h NÜRBURGRING MIT KONRAD

Erst kürzlich bestätigte das Team Abt Sportsline ein Nordschleifen-Programm mit Lamborghini. Für die Fans des Traditionsteams Konrad Motorsport gibt es ebenfalls gute Neuigkeiten: Man wird weiterhin mit einem Lamborghini in der SP9-Klasse am Ring vertreten sein.

DSK: ZIEGAHN BESTÄTIGT

Bei der jährlichen DSK-Hauptversammlung am Nürburgring haben die Mitglieder den DSK-Vorstand auf allen zur Wahl stehenden Positionen mit überwältigender Mehrheit bestätigt. An der Spitze des Deutschen Sportfahrer Kreises wählten die Mitglieder Dr. Karl-Friedrich Ziegahn für weitere zwei Jahre zum Präsidenten. Ebenfalls für eine weitere Amtszeit wurden Armin Schwarz als Vize-Präsident, Frank Taller als Schriftführer sowie Fabian Berger und Lena Haberjan

DSK

als Beisitzer gewählt. DSK-Präsident Dr. Karl-Friedrich Ziegahn wurde von den anwesenden Mitgliedern mit nur einer Gegenstimme in seinem Amt bestätigt. Dr. Ziegahn leitet den DSK seit 2005 als Präsident. Darüber hinaus engagiert er sich in zahlreichen Gremien und als Berater in Fragen zum Thema Umwelt, u.a. beim DMSB, in der FIA und in der FIM.

ERFOLGREICHER 24h-TEST

Das Garage-56-Projekt von GM für das 24h-Rennen in Le Mans hat einen weiteren Meilenstein genommen: Laut IMSA-Präsident John Doonan absolvierten die Projektpartner GM Motorsport und Hendrick Motorsports in Sebring einen weitgehend problemfreien Dauertest über 24 Stunden, an dem alle drei gesetzten Piloten (Mike Rockenfeller, Jimmie Johnson, Jenson Button) teilnahmen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Rallye Zentraleuropa soll Ende Oktober ein WM-Highlight werden

JÖRG UHLMANN

Mit vereinten Kräften

Bis zum Start des neuesten WM-Laufes bleiben den Organisatoren der neuen Rallye Zentraleuropa nur noch 200 Tage. Auch deshalb reiste eine mehrköpfige Abordnung nach Schweden, um sich vor Ort mit Vertretern der FIA, des WM-Promoters und den Teams auszutauschen.

Von: **Reiner Kuhn**

Fünfeinhalb Monate vor einem WM-Lauf müssen der Zeitplan und die Strecken bei der FIA eingereicht werden. Für die auf Ende Oktober terminierte Rallye Zentraleuropa heißt dies Anfang Mai. Das weiß auch Rallyeleiter Andreas Dinzinger. „Der grobe Zeitplan steht. Auch bei den Strecken sieht es gut aus. Wir haben in Deutschland, Tschechien und Österreich rund 350 selektive WP-Kilometer, von denen am Ende knapp 320 übrig bleiben“, so der 43-Jährige, der verrät, dass über 60 Prozent bei den vergangenen Ausgaben der 3-Städte-Rallye, die im Vorjahr durch alle drei Länder sowie 2019 und 2021 durch Niederbayern und Oberösterreich führte, schon befahren wurden.

Mit dem Aufstieg zum WM-Lauf rücken für die Organisatoren neben dem rein sportlichen Aspekt weitere Themen, angefangen bei der Zuschauersicherheit und -Lenkung über den Platzbedarf der Teams bis zur Kommunikation mit den örtlichen Behörden in den Blickpunkt.

Neue Orga-Strukturen

Auch deshalb hat sich der federführende ADAC neu aufgestellt. Ex-DMSB-Generalsekretär Christian Schacht fungiert neben dem Tschechen Tomas Kunc als Geschäftsführer der Central European Rally Event GmbH und soll für funktionierende Strukturen sorgen. Rallyeleiter Dinzinger hat mit Jiri Nejdl ebenso einen tschechischen Amtskollegen wie der Leiter der Streckensicherung Andreas Spannbauer mit Stellvertreter Michal Mikes.

„Die Herangehensweisen in Tschechien, Österreich und Deutschland unterscheiden sich, auch und gerade im Rallyesport. Deshalb müssen wir ein besonderes Augenmerk auf die interne Kommunikation legen“, gesteht Dinzinger. „Deshalb war es gut, dass wir gemeinsam in Schweden waren und uns dort nochmals die aktuellen Standards vom Streckenaufbau, über die Zeitnahme, die Technische Abnahme bis hin zur medizinischen Notfallversorgung angeschaut haben und mit dem WM-Promoter sowie den Teams über deren Platzbedarf und Prioritäten bis hin zur Strom- und Wasserversorgung im Servicepark gesprochen haben.“

„Es war gut, in Schweden gemeinsam die aktuellen Standards angeschaut zu haben.“

Andreas Dinzinger, Rallyeleiter

In Passau wird es eng

Klar scheint, dass das Messegelände in Passau kaum ausreichen wird und dadurch eine Beschränkung der Teilnehmerzahl auf 80 oder 90 WM-Teams plus den separaten ADAC Opel e-Rallye Cup im Raum steht. Die Streckenbesichtigung beginnt schon am Montag. Der Shakedown wird auf den Mittwoch vorverlegt, da die Teams am Donnerstag für die Streckenbesichtigung der Zuschauer-WP, den Zeremonien-Start und die Auftakt-Prüfung im 280 Kilometer entfernten Prag weilen. Besondere Herausforderung auf der ersten Tagesetappe: Erst am Freitagabend steht in Passau ein regulärer Service an. ■

ADAC SÜDBAYERN

Die deutsche „Lerngruppe“ bei der Rallye Schweden

ADAC SÜDBAYERN

Im Austausch mit den Veranstalter-Kollegen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jeder Kilometer zählt. Auch wenn es in Mexiko um einiges trockener und wärmer ist

BARONTINI

WRC2

Greensmiths neue Welt

Nach Oliver Solberg und Adrien Fourmaux versucht auch Gus Greensmith einen Neustart in der WRC2. Nach acht M-Sport-Jahren mit Ford startet der Brite in Mexiko erstmals im brandneuen Skoda Fabia RS.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor Saisonbeginn entschied sich Gus Greensmith für einen Neuanfang. Nach insgesamt acht Jahren mit M-Sport, die letzten drei davon mit 21 Starts im Ford Fiesta WRC und 13 im Ford Puma Rally1 in der Topliga, wechselt der 26-Jährige Team und Hersteller und geht ab Mexiko in der WRC2 mit einem von Toksport betreuten Skoda Fabia RS Rally2 an den Start.

Nun weilte Greensmith über eine Woche in Portugal. Erst übernahm er einen von vier Testtagen bei Standfestigkeitsfahrten des Skoda Kundensportteams, dann testete er zwei weitere Tage mit Toksport, bevor er zum Abschluss bei einer regionalen Rallye mit acht Prüfungen über knapp 70 WP-Kilometer ausrückte. „Es war wichtig, möglichst viel Zeit im Auto zu sitzen und mit dem Team zusammenzuarbeiten“, sagt Greensmith. „Ich fühlte mich sofort wohl und war überrascht, wie einfach sich der Skoda fahren lässt. Das könnte aber auch bedeuten, dass ich die Grenzen noch nicht voll ausgeschöpft habe“, so der Brite, der beim Wettbewerbstest trotz Wintereinbruchs auf den matschigen Pisten im Gegensatz zur lokalen Konkurrenz mit den härteren Pirelli-Einheitsreifen für Mexiko ausrückte. „Auch deshalb bin ich mit Platz 2 zufrieden. Vor der Streckenbesichtigung in Mexiko werden wir am Sonntag und Montag nochmals zwei volle Tage vor Ort testen. Auch in dieser Hinsicht ist die WRC2 eine neue Welt für mich, denn in der Topliga ist dies verboten.“

Greensmith plant, bei allen weiteren Saisonläufen an den Start zu gehen. „Klar ist, dass wir nach Mexiko auch in Kroatien und Portugal um WRC2-Punkte fahren, danach sehen wir weiter. Die Konkurrenz ist stark wie nie, trotzdem will ich um den Titel mitfahren. Deshalb müssen wir genau schauen, welche Läufe wir nominieren, um dort um WRC2-Punkte zu kämpfen.“ ■

WRC3

Auf die große Bühne

Kaum ist Fabio Schwarz, Sohn von Ex-Werksfahrer Armin Schwarz, volljährig, sucht er den direkten Vergleich mit der WRC3-Elite.

Seit 2019 nutzt Fabio Schwarz die Chance und rückt vornehmlich im Baltikum aus, wo man schon ab dem 14. Lebensjahr bei Rallyes starten darf. Im Ford Fiesta Rally4 bestritt der Sohn von Ex-Profi Armin Schwarz diverse Rallyesprints und Rallyes in Lettland und enterte im Vorjahr im Rahmen der Rallye Estland erstmals auch WM-Pisten. Vereinzelt startete der Youngster daneben auch schon mit leistungsstärkeren Turboallradlern.

„Nun ist er 18 und kann überall starten“, weiß Vater Armin und ist überzeugt, „dass er am meisten lernt, wenn er möglichst früh den direkten Vergleich mit den Besten sucht.“ Ergo wird Fabio Schwarz im Ford Fiesta Rally3 in Kroatien, Italien, Estland und Griechenland gegen die WM-Junioren antreten und auch bei der heimischen Rallye Zentraleuropa in der WRC3 starten ■ RK

DÖRRENBÄCHER

Fünf Gaststarts zur Standortbestimmung: Fabio Schwarz kommt in die WRC3

Rovanperä testete Toyota Yaris Rally2

Weltmeister als Gast

Welch Überraschung: Bei Entwicklungstests in Frankreich setzte sich auch Kalle Rovanperä ans Steuer des Toyota Yaris Rally2.

Zurzeit tourt das Entwicklungsteam des Toyota Yaris Rally2 durch Europa und machte für einige Testtage auf den selektiven Asphaltpisten in den französischen Seealpen Station. Die Überraschung: Neben dem etatmäßigen Cheftester Juho Hänninen, nahm kein Geringerer als Weltmeister Kalle Rovanperä hinterm Steuer des künftigen Kundensport-Modells Platz.

An der Seite des amtierenden Champions agierte für einmal Miika Teiskonen, ansonsten Copilot des Toyota-Juniors Yuki Yamamoto. Rovanperäs Stamm-Co Jonne Halttunen befand sich derweil im Urlaub.

Nach dem Test reiste der Weltmeister in die spanische Sierra Nevada weiter, um auf 2500 Meter Höhe mit dem Yaris Rally1 für Mexiko zu testen. Ist das Werksteam fertig, soll das Rally2-Entwicklungsteam die Teststrecken übernehmen. ■ RK

PENEZALONSO

Nach vier Jahren erstmals wieder in einem Rally2: Weltmeister Rovanperä

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BMW

Für Meister Sheldon van der Linde (#31) ändert sich nix, doch sonst gibt es viel Bewegung im DTM-Feld

Alle Teams gesetzt

Die Würfel sind gefallen: Seit letzter Woche stehen die 13 Teams fest, die in der DTM 2023 an den Start gehen. Die meisten von ihnen haben gleich ihre Fahrerverkündungen hinterhergeschoben. So sieht das Starterfeld für die neue Saison aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Aus Grün wird Gelb: Anlässlich der großen Verkündungswoche präsentierte die DTM nicht nur die Teams, sondern auch das neue Serienlogo. Viel ändert sich nicht: Die drei Buchstaben und ihre Optik bleiben auch unter dem ADAC unangetastet. Einzig die Farbe ändert sich mit den neuen Rechteinhabern.

Wichtig ist aber nicht nur, was draufsteht, sondern auch, ob das, was drinsteckt, immer noch DTM-würdig ist. Nachdem am Mittwoch im 15-Minuten-Takt die teilnehmenden Teams enthüllt wurden, legten diese und teilweise die Kundensport-Abteilungen der Hersteller selbst direkt mit einigen Fahreraufgeboten nach. Im Falle BMW hatte man sogar schon vorgelegt. Bereits weit vor der offiziellen Festlegung, welche Teams die Startplätze erhalten würden, preschte BMW vor und gab bekannt: Schubert Motorsport wird mit Sheldon van der Linde sowie Marken-Neuzugang René Rast an den Start gehen. Damit hat man den amtierenden und einen dreifachen Champion im Team, was sie automatisch zu Mitfavoriten macht. Neu in der DTM ist das zweite Team: Project 1. Auf der Plattform sind sie schon bestens bekannt, weil sie in der DTM Trophy starteten und den BMW M2 Cup organisieren. Außerdem bringt man viel Expertise aus der Sportwagen-WM mit. Wer neben Marco Wittmann der zweite Fahrer wird, ist aber noch offen.

Meisterteams steigen auf

Mercedes machte den Anfang bei den Marken und Teams, die die DTM-Verkündung abwarteten. Vizemeister Lucas Auer spannt beim Winward-Team erneut mit David Schumacher zusammen. Auffällig hier: Ausgerechnet der Meister von 2021, Maximilian Götz, kommt weder bei seinem letztjährigen Team (also Winward) noch bei einer anderen Stern-Mannschaft unter. Für HRT starten ebenfalls wie im Vorjahr Luca Stolz und Arjun Maini. Neu in der DTM ist Landgraf Motorsport, die 2022 mit Raffaele Marciello den Fahrer-Meister im ADAC GT Masters stellten. Sie gehen mit Maro Engel und Jusuf Owega ins Premierenjahr. Die bisherigen DTM-Teams GruppeM und Mücke verlassen die Serie.

> Mercedes setzt auf ein Konzept mit drei Vollprofis, denen jeweils ein Junior zur Seite gestellt wird. Auffällig ist dabei, dass Maximilian Götz, der Meister von 2021, fehlt.

„Jeder AMG-Junior-Fahrer hat innerhalb seines Teams einen erfahrenen Vollprofi, von dem er sich viel abschauen kann“, erklärt Thomas Jäger, DTM-Sportdirektor bei AMG Customer Racing, die Zusammenstellung. Neben den drei Vollprofis sitzt jeweils ein Junior: Maini im dritten, Schumacher im zweiten und Owega im ersten „Lehrjahr“.

Auch die Team-Meister aus dem GT Masters wagen den Umstieg: Emil Frey Racing wechselt jedoch nicht nur die Serie, sondern auch die Marke. Als Exoten im Feld setzen sie zwei der brandneuen Ferrari 296 GT3 ein, die von Jack Aitken und Thierry Vermeulen pilotiert werden. Aitken hat sich in der GT3-Szene nach kürzester Zeit bereits als einer der schnellsten Fahrer etabliert. Vermeulen ist der Sohn von Max Verstappens Manager und startet auch quasi unter dem Dach von Verstappen.com Racing. Die Frey-Mannschaft wird auch in der GTWC Europe im Sprint Cup mit den Ferraris starten.

Beim Thema neue Autos geht es nahtlos weiter mit Porsche. Der GT3 R auf Basis der Baureihe 992 gibt in diesem Jahr sein Debüt auf der GT3-Bühne und wird in der DTM gleich von drei Top-Teams eingesetzt. Zum einen vom De-facto-Werksteam Man-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

they selbst. Dieses war früher schon als Mercedes-Team in der DTM am Start, spannt wie in der IGTC und auf der Nordschleife mit der australischen EMA-Mannschaft zusammen und tritt unter der Nennung von „Manthey EMA“ an. Mit Thomas Preining und Dennis Olsen hat man sich die beiden einzigen Porsche-DTM-Laufsieger fürs eigene Fahreraufgebot gesichert.

Ebenfalls nahe des Nürburgrings ansässig, aber (abgesehen von einem Gaststart 2021) ganz neu ist Toksport WRT. Die eigentlich im Rallyesport beheimatete Mannschaft startete auch schon erfolgreich im ADAC GT Masters, für die DTM hat man mit Masters-Champion Christian Engelhart und Tim Heinemann zwei ganz heiße Eisen im Feuer. Heinemann stand schon 2021 kurz vorm Einstieg in die DTM, verlor das Rennen ums Mücke-Cockpit aber gegen Gary Paffett – der dann nicht fuhr und von Maximilian Buhk ersetzt wurde. Nach starken Auftritten im Falken-Porsche sowie KTM auf der Nordschleife und seinem zweiten Titel in der DTM Trophy hat er sich 2022 aber noch mal nachhaltig für höhere Aufgaben empfohlen.

Erneut am Start ist das KÜS Team Bernhard, das zwar Preining verliert, mit Ayhancan Güven und Laurin Heinrich aber zwei Porsche-Eigengewächse in seinen Reihen begrüßt. Güven hat als Ersatzmann von Nick Cassidy bereits letztes Jahr am Norisring DTM-Luft geschnuppert. Heinrich (siehe Interview auf der nächsten Doppelseite) steigt als amtierender Meister des Porsche Carrera Cup in die Serie auf.

Nicht weiter mit Porsche, sondern nun mit Lamborghini ist SSR Performance am Start. Wohl auch als Reaktion auf den Manthey-Einstieg wechselte man die Marke und setzt gleich drei Autos ein. Dabei kommt auch Mirko Bortolotti ins Team, der von Grasser Racing wechselt. Die GRT-Mannschaft setzt nurmehr zwei Autos ein, wobei hier die Fahrer noch nicht bekannt sind.

Großer Audi-Umbruch

Bleibt der Blick auf die Audi-Teams, wo sich grundlegend etwas ändert: Im Gegensatz zu den letzten Jahren gibt Audi nämlich keine strategische (und damit auch finanzielle) Unterstützung mehr für die DTM-Teams. Dadurch fehlen sowohl Attempto als auch Rosberg. „Wir sondieren für diese Saison mögliche neue Betätigungsfelder im GT-Sport; auch eine Rückkehr in die DTM ist nicht ausgeschlossen“, so Rosberg-Teamchef Kimmo Liimatainen, der bedauert, dass die Mannschaft aus Neustadt an der Weinstraße erstmals seit 1994 nicht in der DTM startet.

Sehr wohl dabei ist Abt Sportsline, diesmal eben nurmehr unter der Nennung des eigenen Firmennamens und ohne den „Audi Sport“-Zusatz. Hier vertraut man auf die letztjährigen Fahrer Kelvin van der Linde und Ricardo Feller. Auch zum älteren der beiden „VDL Brothers“ gibt es dabei News: Der zweifache GT-Masters-Meister und 24h-Nürburgring-Sieger hat seinen Status als Audi-Werksfahrer verloren. Die einzige direkte Verbindung zu Audi Sport ist damit der Schweizer Werksfahrer Feller. „Wir hatten auch andere Optionen, aber Abt, Audi und die DTM – das gehört einfach zusammen“, erläutert Hans-Jürgen Abt.

Mit dem Liqui Moly Team Engstler ist eine zweite Audi-Truppe neu dabei. Die Allgäuer holten zuletzt vier Fahrertitel in der ADAC TCR Germany in Folge und wagen nun also den Um- bzw. Aufstieg. Auch hier ist noch offen, wer im Cockpit sitzt. ■

DTM-TEAMS 2023 (VORLÄUFIG)

Team	Fahrer	Marke
ABT Sportsline	Kelvin van der Linde / Ricardo Feller	Audi
Emil Frey Racing	Jack Aitken / Thierry Vermeulen	Ferrari
GRT Grasser Racing Team	tba*	Lamborghini
KÜS Team Bernhard	Ayhancan Güven / Laurin Heinrich	Porsche
Liqui Moly Team Engstler	tba*	Audi
Manthey EMA	Thomas Preining / Dennis Olsen	Porsche
Merc.-AMG Team HRT	Luca Stolz / Arjun Maini	Mercedes
Merc.-AMG Team Landgraf	Maro Engel / Jusuf Owega	Mercedes
Merc.-AMG Team Winward	Lucas Auer / David Schumacher	Mercedes
Project 1	Marco Wittmann / tba*	BMW
Schubert Motorsport	Sheldon van der Linde / René Rast	BMW
SSR Performance	Mirko Bortolotti / Franck Perera / A. Deledda	Lamborghini
Toksport WRT	Tim Heinemann / Christian Engelhart	Porsche

* tba = to be announced (noch nicht bekannt gegeben)

EMIL FREY RACING

Neues Team und neues Auto: Emil Frey Racing setzt zwei Ferrari 296 GT3 ein

VLN

Manthey EMA startet mit dem neuen GT3-Porsche – im „Grello“-Design?

SSR PERFORMANCE

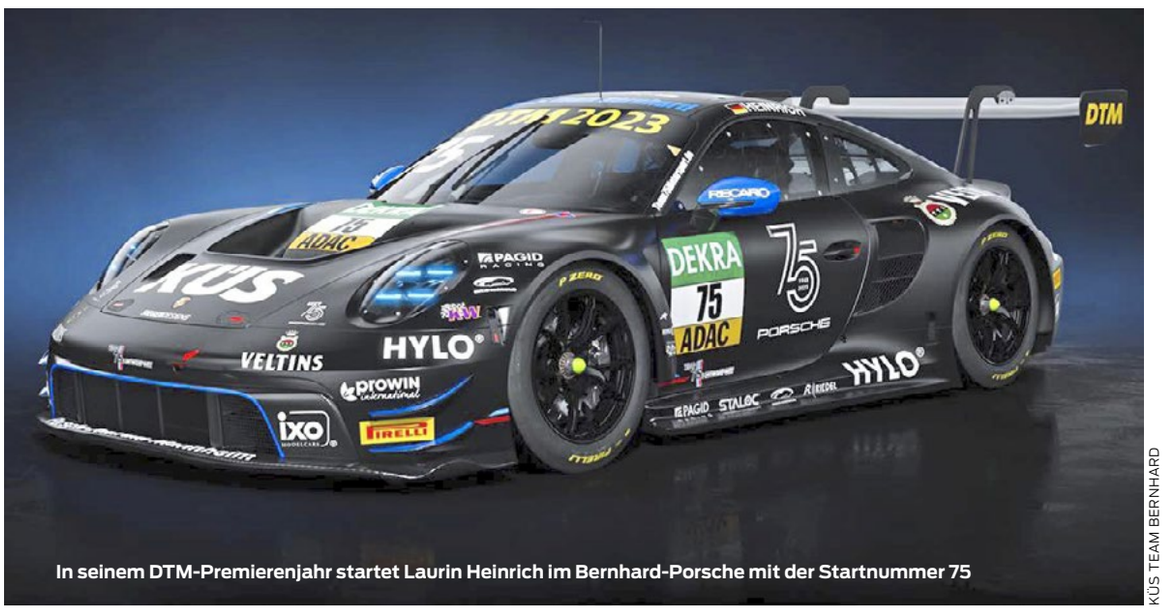
Markenwechsel: SSR Performance setzt 2023 auf Lambo und drei Fahrer

ABT SPORTSLINE

Jetzt im privaten Abt-Audi-Team: Kelvin van der Linde (l.) und Ricardo Feller

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PORSCHE



In seinem DTM-Premierenjahr startet Laurin Heinrich im Bernhard-Porsche mit der Startnummer 75

KÜS TEAM BERNHARD

Laurin Heinrich wurde 2022 Meister im Porsche Carrera Cup und steigt 2023 in die DTM auf. Wie es dazu kam und wie er sich darauf vorbereitet, verrät er im Interview.

Von: **Michael Bräutigam**

Was ist seit Ihrem Titel im Carrera Cup passiert?
Die Meisterschaft war schon immer mein Ziel, im dritten Jahr konnte ich es dann erreichen. Das war die Erfüllung eines Kindheitstraums. Danach kamen relativ schnell Signale von Porsche, dass es im GT3 weitergehen wird. Pünktlich zum Jahreswechsel habe ich meinen Vertrag als Porsche Driver bekommen. Das ist als Porsche-Junior zwar der nächste logische Schritt, aber ich freue mich, dass ich das nach nur einem Jahr geschafft habe. Für dieses Vertrauen möchte ich mich bei Porsche bedanken. Für mich war klar, dass ich so schnell wie möglich weiterziehen will, weil ich im Carrera Cup viel lernen konnte. Ich habe mich also bereit für den nächsten Schritt gefühlt.

Und das ist ein sehr großer. Wie sieht Ihr Programm aus?
Dieses Jahr werde ich für das KÜS Team Bernhard in der DTM starten, parallel dazu auch im GTWC Europe Endurance Cup für ein anderes Team. Und dann ist noch ein Nordschleife-Programm geplant. Ich bin sehr froh über dieses Programm. Dieses Jahr kommt der neue Porsche 911 GT3 R auf Basis des 992. Da ich noch keine GT3-Erfahrung habe, ist für mich wichtig, dass ich viele Kilometer sammeln und das Auto kennenlernen kann.

Wie bereiten Sie sich speziell auf die Mammutaufgabe in der DTM vor?
Körperlich steht der GT3 R noch mal eine Stufe über dem Cup-Auto. Ich habe letztes Jahr schon angefangen, in Sachen Fitness mehr Gas zu geben, weil ich wusste, dass der Schritt bevorsteht. Klar, in der DTM fährt die Crème de la Crème der GT-Piloten, deswegen wird es für mich nicht einfach. Ich konnte in den Markenpokalen viele Erfolge feiern und muss mich wahrscheinlich daran gewöhnen, dass ich nicht jedes Wochenende mit ei-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„In der DTM fährt die Crème de la Crème der GT-Piloten“

nem Pokal nach Hause fahren kann. Aber es spornt mich an, und ich freue mich auf die Herausforderung. Mit meinem Team stehe ich schon in regem Austausch, und wir lernen uns immer besser kennen. Am wichtigsten ist, die Arbeitsweise der jeweils anderen Partei zu kennen. Und dann hoffe ich natürlich, dass wir zeitnah viele Kilometer auf der Strecke sammeln können, auch fürs Team ist das Auto ja neu. Als Simracer kann ich mich aber, denke ich, schnell anpassen.

Apropos Simracer: Sie haben nicht nur im Kart, sondern auch im Simracing Ihre Karriere begonnen und bezeichnen sich als Hybrid Racer. Hätte es eine Karriere mit nur einem dieser Standbeine gegeben?
Das hat sich immer ganz gut ergänzt. Im Kart habe ich die Basics gut erlernen können, allerdings war das lange nur ein Hobby. Ich bin nur ein Jahr wirklich Kartrennen gefahren, dafür aber sehr früh schon viel Simracing auf einer professionellen Ebene. Ich konnte in beiden Welten viel lernen. Nach einem Jahr in der Formel 4 musste ich 2018 ein Jahr Pause machen, da war das Simracing ein umso größerer Bestandteil meines Alltags und ein Weg, meinen Drang zum Motorsport weiter auszuleben. Ich wusste zu diesem Zeitpunkt nicht, ob es überhaupt weitergeht. 2018 habe ich den Durchbruch als professioneller Simracer bei Williams eSports geschafft. Das hat mir dann auch in der realen Welt viele Türen geöffnet, weil ich viele Partner gewinnen konnte. Ich konnte in dieser Zeit zudem viele Kontakte zu anderen Teams und Fahrern knüpfen.

Porsche ist im Simracing engagiert. Hat es Ihnen geholfen, dass man dort so offen mit dem Thema umgeht?
Ich weiß nicht, ob es ein ausschlaggebender Faktor war, dass ich zum Porsche-Junior ernannt wurde. Aber als es dazu kam, war es ein schönes Add-on, dass ich für das Werksteam bei den virtuellen 24 Stunden von Le Mans an den Start gehen durfte. Im Reglement war festgelegt, dass zwei echte Rennfahrer auf einem Auto sein müssen, und das hat mir natürlich gut in die Karten gespielt.

„Als ich Porsche-Junior wurde, haben viele gesagt, dass ich es jetzt geschafft habe. Aber mir war klar, dass die Arbeit da erst so richtig losgeht.“

Laurin Heinrich

Wären Sie auch glücklich, wenn Sie als reiner Simracing-Profi Ihre Brötchen verdienen würden?
Das Problem ist, dass ich weiß, wie sich ein reales Rennauto anfühlt. Deswegen würde ich das schon sehr vermissen. Aber man muss ganz ehrlich sagen: Simracing ist stark im Kommen und hat durch die Pandemie einen ziemlichen Boost erhalten. Es gibt immer größere Meisterschaften, an denen sich mehr reale Rennteams und Hersteller beteiligen, aber auch etablierte eSports-Organisationen von anderen Plattformen. Speziell in der neuen ESL R1 geht es um viel Geld (500 000 Euro, d. Red.), und sie ist der nächste Schritt im Simracing.

Was raten Sie Simracern, die in den realen Motorsport kommen wollen?
Simracing ist ein gutes Tool, um sich vorzubereiten, aber auch um Competition zu haben. Im Winter gibt es für mich keine echten Rennen, dieses Warmhalten ist deshalb sehr gut. Den Simracern, die es mal ins reale Rennauto schaffen wollen, rate ich einfach, jede Gelegenheit zu nutzen. Das Simracing ist so weit, dass man es mit Können und Glück schaffen kann. Es gibt einige Wettbewerbe, bei denen man sich mal einen Testtag oder teilweise mehr sichern kann. Tim Heinemann und Moritz Löhner sind gute Beispiele dafür. Wenn man so eine Gelegenheit hat, muss man natürlich überzeugen und weiter arbeiten. Als ich Porsche-Junior wurde, haben mir viele gesagt, dass ich es jetzt geschafft habe. Aber mir war klar, dass die Arbeit da erst so richtig losgeht.

Zurück zum realen Racing: Was waren Ihre ersten Eindrücke vom GT3-Porsche?
Meine ersten Meter im neuen GT3 R waren gleichzeitig meine ersten in einem GT3-Auto überhaupt. Deshalb war vieles neu für mich, aber man erkennt die Grund-DNA von Porsche. Nur wenn es um die letzten Zehntel geht, braucht man einfach mehr Erfahrung. Deswegen bin ich sehr gespannt auf die Saisonvorbereitung und auf jeden Kilometer, mit dem ich Informationen sammeln kann.

Ihr Nachfolger als Porsche-Junior ist Bastian Buus. Welche Tipps geben Sie ihm?
Ich kenne ihn als Kontrahent und vom Junior-Shoot-out. Das war interessant, weil ich als Referenzfahrer auf der anderen Seite stand und nachvollziehen konnte, wie sich die Kandidaten fühlen. Bastian hat einen guten Job gemacht, aber wichtig ist, dass man auf dem Boden bleibt und sich nicht auf dem Status ausruht. Die Erwartungen sind hoch, und der Supercup ist eine hart umkämpfte Meisterschaft. Aber ich denke, er bekommt alle Möglichkeiten, um dort seine Ziele zu erreichen. Das Wichtigste ist auch hier, am Ball zu bleiben und jedes Mal zu analysieren, was man beim nächsten Mal besser machen kann.

Denken Sie, dass die Porsche-Markenpokale die beste Rennfahrerschule sind?
Auf jeden Fall. Das Niveau ist sehr, sehr hoch, das Auto ist ohne technische Hilfsmittel wie ABS und Traktionskontrolle schwer zu fahren. Außerdem bekommt man viel Support von Porsche und wird auch neben der Strecke von erfahrenen Coaches ans professionelle Rennfahrerleben herangeführt.

Sie sind schon länger Teil der ADAC Stiftung Sport respektive des Motorsport Team Germany. Wo spüren Sie diese Unterstützung?
Ich gehe schon in mein drittes Förderjahr. Wir bekommen finanzielle Unterstützung, aber viel wertvoller ist die Unterstützung neben der Strecke. Wir bekommen Support von verschiedenen Experten wie Sport- und Ernährungswissenschaftlern, aber auch von Rennprofis.

Wohin soll Ihre motorsportliche Reise führen?
Ich möchte bei Porsche bleiben. Sie haben mir die Chance als Junior gegeben, ich fühle mich dort wohl und zu Hause. Und die Autos gefallen mir natürlich auch. Ab diesem Jahr kämpft Porsche wieder um den Gesamtsieg in Le Mans, und für jeden Fahrer ist es wohl langfristig das Ziel, im LMDh zu sitzen. Das ist aber etwas, das sicher noch ein paar Jahre dauern wird. Deshalb möchte ich mich mittelfristig erst mal im GT-Sport etablieren. Das ist die nächste Herausforderung, der ich mich auch gewachsen fühle. Ein Ziel von mir ist, alle großen 24h-Rennen zu gewinnen. Am Nürburgring und in Spa bekomme ich dieses Jahr schon eine Chance, aber in Le Mans oder Daytona muss man für den Gesamtsieg natürlich in einem Prototyp sitzen. ■

Laurin Heinrich

Geburtstag: 26.09.2001
Geburtsort: Würzburg (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
ab 2011: Kart/Simracing
2017: ADAC Formel 4
2019: Porsche Super Sports Cup (Meister)
2020: Carrera Cup (1. Rookie)
2021/2022: Porsche Supercup (Rookie-Meister 2021) & Carrera Cup (Meister 2022)
2023: DTM & GTWC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Verschneite Berge zum Fontana-„Abschied“: Am Ende setzte sich Kyle Busch (Nr. 8) klar durch

MOTORSPORT IMAGES

Buschs Rekordsieg

Zum letzten Mal wurde in Fontana auf dem Zwei-Meilen-Oval gefahren. Vor dem großen Umbau zum Shorttrack sicherte sich Kyle Busch in seinem erst zweiten Rennen für Richard Childress den Sieg und stellte damit einen neuen Rekord auf.

Von: **Michael Bräutigam**

Eine ganze Menge Wehmut schwang bei diesem besonderen Cup-Rennen mit. Nun wirklich zum letzten Mal wurde die in der aktuellen Form so charakteristische Strecke von Fontana befahren, ehe sie in einen Shorttrack umgebaut wird und 2024 zurückkehren soll.

Zum Abschied von der alten Strecke wurde es vor den Toren von Los Angeles dabei bitterkalt. Das Qualifying wurde wegen Schneefall abgesagt, das Xfinity-Rennen (siehe rechts) aus dem gleichen Grund verschoben.

Am Sonntag blieb das Wetter aber doch brav, und alle Anwesenden durften sich noch mal am für Fontana so speziellen Racing erfreuen. Bereits kurz nach dem Start fächerte das Feld auseinander und fuhr in den für Fontana üblichen Dreier- und Vierer-Formationen nebeneinander. Aber: Wie in der Vergangenheit eben auch oft gesehen, war das Rennen an sich dann doch eher eines der langweiligeren Sorte.

Erst Strafe, dann Triumph

Einziger Zwischenfall in Stage 1 war ein Dreher von Ford-Pilot Brad Keselowski, der im Formationsflug mit einem anderen Auto aneinandergeraten war. Das erste Segment ging kurz darauf klar an Ross Chastain (Chevrolet).

Stage 2 brachte schon mehr Action. Neben zwei Abflügen nach Berührungen krachte es auch beim Restart in Runde 87. Unter anderem Pole-Mann Christopher Bell (Toyota) fiel dem Kuddelmuddel des Ziehharmonika-Effekts zum Opfer, aber auch dahinter kreiselten einige der Cup-Boliden von der Überhöhung in Richtung der Wiese.

Auch der zweite Rennabschnitt ging an Chastain, der insgesamt 92 der 200 Runden anführte. Im Schluss-Segment ging aber kein Weg an Kyle Busch vorbei. Der Neuzugang bei Richard Childress Racing hatte sich früh eine Strafe wegen zu schnellen Fahrens in der Boxengasse eingefangen und drehte im weiteren Rennverlauf richtig auf.

Einmal an Chastain vorbei, gab es kein Halten mehr. Am Ende lagen knapp vier Sekunden zwischen Busch und Chase Elliott, der ebenfalls noch an Chastain vorbeikam. „Jeder hat so hart gearbeitet, wir haben echt viel im Simulator gemacht, einfach um auf Speed zu kommen“, sagte der nun 61-fache Cup-Rennsieger, der damit in 19 aufeinanderfolgenden Cup-Saisons immer mindestens einen Sieg geholt hat – ein nun einsamer Rekord. ■

NASCAR CUP SERIES

Fontana/Kalifornien (USA)
2. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
4.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
7.	Brad Keselowski (USA)	Ford
8.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
9.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
10.	Joey Logano (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 2 von 36 Rennen

1.	Chastain (Chevrolet)	92 Punkte
2.	Logano (Ford)	91
3.	Bowman (Chevrolet)	80
4.	Harvick (Ford)	79
5.	Suárez (Chevrolet)	77
6.	Buescher (Ford)	74
7.	Stenhouse (Chevrolet)	73
8.	Busch (Chevrolet)	67
9.	Hamlin (Toyota)	64
10.	Keselowski (Ford)	64

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: CUSTER STARK UND IM PECH

Nachdem am Samstag Schneefall (!) das Rennen der zweiten Liga verhinderte, musste es auf Sonntag verschoben werden. Da war eigentlich Cole Custer (Ford) der dominierende Mann. Nach Siegen in beiden Stages verließ ihn aber das Glück, als er 60 Runden vor dem Ende einen Reifenschaden erlitt und in die Mauer rutschte. Am Ende wurde es so nur P27. Den Sieg im zweiten Saisonrennen sicherte sich letztlich John Hunter Nemechek, der in Daytona schon auf P2 fuhr. Tabellenführer bleibt jedoch Auftaktsieger Austin Hill, der in Fontana Sechster wurde.

CHASTAIN VERLÄNGERT FÜR MEHRERE JAHRE

Nicht zuletzt wegen seiner „Hail Melon“ in Martinsville 2022 zählt der aktuelle Vizemeister Ross Chastain bereits nach relativ kurzer Zeit zu den absoluten Fan-Lieblingen im Cup-Zirkus. Nun hat er einen mehrjährigen, langfristigen Vertrag bei seinem aktuellen Team Trackhouse Racing unterzeichnet. Auf Nachfrage, wie lange der Vertrag denn gehen würde, antwortete Teampräsident Ty Norris: „Sein Bart wird grau sein, bevor der Vertrag endet.“

EURONASCAR: EIN NEUES TEAM AUS DEUTSCHLAND

Mit der Bremotion-Mannschaft rund um Patrick Brenndörfer steigt dieses Jahr ein neues Team aus Deutschland in die EuroNASCAR ein. Dafür spannt man mit dem erfolgreichsten EN-Team der letzten Jahre, Hendriks Motorsport, zusammen. „Wir haben mit dieser Allianz die stärksten Partner an unserer Seite, um von Beginn an konkurrenzfähig zu sein“, sagte Brenndörfer anlässlich der Bekanntgabe. Jetzt ist man nur noch auf der Suche nach der perfekten Cockpit-Besetzung. Bei Interesse: Einfach bewerben unter www.bremotion.de und Ende März beim Test überzeugen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bestätigt: Thed Björk, WTCC-Champion von 2017, ist auch auf der TCR World Tour dabei

GEELY GROUP MOTORSPORT

TCR World Tour

Endlich mehr Bewegung

Nachdem es zuletzt eher ruhig um die TCR World Tour war, tut sich nun etwas mehr: Cyan Racing hat die ersten Fahrer bestätigt, Hyundai ist dabei und ein neuer Hauptsponsor wurde auch gefunden.

Von: **Michael Bräutigam**

Bis auf Kalender-News war der Winter in Sachen TCR World Tour aus nachrichtlicher Sicht eher zum Gähnen. Doch jetzt geht es anscheinend Schlag auf Schlag. Den Anfang machten die Tour-Organisatoren rund um Marcello Lotti selbst: Mit Reifenhersteller Kumho, die erst seit 2022 TCR-Serien (u. a. die TCR Europe) beliefern, hat man einen neuen, namensgebenden Hauptsponsor gefunden. Der offizielle Name der Tournee lautet damit „Kumho TCR World Tour".

Wenige Stunden später legte das Team Cyan Racing nach. Dass man mit vier Autos (Lynk & Co) starten wird, hatte man bereits Anfang Januar verkündet. Unklar war, wer die Cockpits besetzen wird. Nun herrscht zumindest zu 50 Prozent Klarheit: Thed Björk und Qinghua Ma sind die ersten beiden bestätigten Fahrer. Ma ist insofern interessant, als dass der Chinese 2022 das „zusätzliche", fünfte Auto fuhr. Das bedeutet: Wenn man sich für die weiteren beiden Plätze am bisherigen Fahrerpool bedient, schaut einer der drei anderen (Yann Ehrlacher, Yvan Muller oder Santiago Urrutia) in die Röhre.

Hyundai als dritte Marke

Last but not least kam dann noch die Hyundai-Kundensportabteilung mit ihrer sehnlich erwarteten Ankündigung: Man wird mit zwei Elantras an der neuen TCR World Tour teilnehmen. Noch nicht bestätigt wurden allerdings das Team oder die Fahrer. Einzig WTCR-Champion Mikel Azcona dürfte gesetzt sein. Im Weltcup war zuletzt das BRC-Team für die Hyundai-Einsätze zuständig.

Damit steigt die Zahl der bestätigten Autos auf zehn: Je viermal Audi (Comtoyou Racing) und Lynk & Co (Cyan Racing) plus zweimal Hyundai. Insgesamt sind 16 permanente Tour-Starter zugelassen, die dann zu den etatmäßigen Fahrern der gerade besuchten Serie hinzustoßen. Der Saisonstart ist Ende April in Portimão geplant. ■

TCR Australien

Hyundai-Doppelsieg

Beim Auftakt in Symmons Plains sicherte sich Bailey Sweeny (Hyundai) zwei Siege und die frühe Tabellenführung. Andere Favoriten strauchelten dagegen.

Schon vor dem ersten der drei Läufe erwischte es zwei Aspiranten: Will Brown (Audi), der sich eigentlich die Pole-Position gesichert hatte, konnte wegen einer abgescherten Antriebswelle nicht starten. Und Josh Buchan im neuen Hyundai Elantra, der die Pole geerbt hätte, wurde wegen zu hohem Ladedruck ans Ende des Feldes verbannt. So stand also Sweeny im „alten" i30 ganz vorne.

Die gute Ausgangsposition nutzte er aus, um den ersten Lauf souverän zu gewinnen. Im Reversed Grid des zweiten Laufs setzte sich dann Aaron Cameron (Peugeot) durch. Dessen Team Garry Rogers Motorsport kündigte im Rahmen des Events an, dass man ein TCR-Auto auf Basis des neuen Peugeot 308 entwickeln wird. In Lauf 3 gewann erneut Sweeny, der damit erster Tabellenführer ist. ■ MBR

TCR AUSTRALIA

Die Auftaktsieger: Sweeny gewann zweimal, Cameron im Reversed Grid

Supercars

Zusätzliche Tests

Beim offiziellen Test der Supercars dominierten die Chevrolet-Teams, Ford fuhr um rund eine Sekunde hinterher. Deshalb wird noch mal Hand angelegt.

Schnellster des (Test-)Tages in Sydney war Andre Heimgartner. Der Neuseeländer von Brad Jones Racing war dabei nur anderthalb Hundertstel schneller als Chevrolet-Markenkollege Will Brown, der erneut fürs Erebus-Team startet.

Im Ford-Lager gab es dagegen eher Kopfschmerzen. Blanchard-Fahrer Todd Hazelwood fehlten im schnellsten Mustang 1,03 Sekunden auf Heimgartners Zeit. Und so wundert es nicht, dass man vor dem Saisonstart in Newcastle Ende nächster Woche eine Nachbesserung fordert. Im Chevrolet-Lager war man eher verwundert, dass bei Ford nicht WAU oder DJR das Tempo angaben, sondern das kleine Familienteam.

Trotzdem lenkte Supercars ein: Bevor es in Newcastle rund geht, soll es diese Woche zusätzliche Geradeaus-Tests geben. ■ MBR

SUPERCARS

Geblufft oder wirklich zu langsam? Die Fords fuhren beim Test hinterher

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP

MOTOGP

Marc Márquez beim Test in Sepang: Einmal die MotoGP-Honda auch ganz ohne Flügel getestet

Ex-Weltmeister Marc Márquez und Honda versuchen mit allen Mitteln, wieder Anschluss an die MotoGP-Spitze zu finden. Der 30-jährige Spanier erklärt, inwieweit er und das Motorrad dafür bereit sind.

Von: **Imre Paulovits**

Mit welchem Gefühl gehen Sie in die diesjährige Saison?
Ich versuche immer, positiv zu denken. Ich fühle mich gut, ich habe körperlich im Winter einen großen Schritt gemacht, und wir arbeiten mit dem Team daran, uns immer weiter zu verbessern. Ich glaube an Honda, und ich hoffe, dass wir es zusammen wieder schaffen werden.

Wie war es, beim Sepang-Test ein MotoGP-Motorrad wieder ohne Flügel zu fahren?
Die Balance des Motorrads war ganz anders. Es war körperlich viel anstrengender, weil das Motorrad überall geschüttelt hat. Mit Ken Kawauchi ist ein neuer technischer Manager zu HRC gekommen, und er will alles von Honda verstehen. Da ich die meiste Erfahrung mit der MotoGP-Honda habe, wurde natürlich ich dazu bestimmt, die ganzen experimentellen Dinge der Reihe nach auszuprobieren. Das ist nicht der Weg, wie wir Entwicklung betreiben, aber die neuen Techniker müssen vieles verstehen und die Konzepte kennenlernen. Das mit den Flügeln war das am besten sichtbare, es waren aber noch jede Menge andere Dinge dabei, die wir über die drei Tage verteilt nur für Informationen probiert haben. Ich kann nur hoffen, dass sie daraus etwas finden und nach Portimão bringen, das uns weiterbringt. Ich habe Honda gesagt, dass das, was wir haben, noch nicht reicht, aber ich spüre, dass sie es verstehen und reagieren.

Was erwarten Sie von Ken Kawauchi?
Natürlich neue Ideen, und dass er seine Erfahrung einbringt. Durch ihn will ich auch besser verstehen, wo wir stehen. Ich bin der Fahrer, ich kann nur Kommentare geben. Ich kann sagen, was ich spüre, was ich brauche, wo wir verlieren, aber sie sind es, die mit neuen Ideen die Lösungen brin-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Habe körperlich erreicht, was ich versprochen habe“

gen müssen. Dass wir jetzt noch einmal Dinge probiert haben, die wir bereits 2022 durchhatten, musste ich verstehen. Kawauchi musste mit eigenen Augen sehen, wie sich was verändert.

Konnten Sie sich noch von Takeo Yokoyama verabschieden?
Ich hatte auf dem Honda-Thanksday mit ihm gesprochen. Wir hatten dann über die Weihnachtstage Mitteilungen ausgetauscht. Ich habe Takeo viel zu verdanken. Aber bei einer so großen Firma wie Honda werden Entscheidungen gefällt. Manchmal wird ein Techniker ausgewechselt, manchmal der Fahrer. Es ist eine ständige Entwicklung, und eines Tages wird ein Jüngerer kommen, der besser oder hungriger ist. Die Entscheidung darüber liegt nicht bei uns, sondern in der Geschäftsführung.

Wie weit ist Honda mit dem neuen Motor?
Ich hatte am ersten Tag auch den alten Motor probiert, er war im Topspeed langsamer. Bei der Beschleunigung sind die beiden Motoren sehr ähnlich. Motorleistung haben wir genug, jetzt müssen wir sehen, wie wir sie besser in Beschleunigung umsetzen können. Wir müssen verstehen, warum wir trotz der Motorleistung beim Beschleunigen verlieren.

Was hat der Test noch gebracht?
Wir haben sehr viele Sachen probiert. Ich muss Honda gratulieren, denn sie haben unheimliche Mengen an Teilen gebracht und den Test sehr gut durchstrukturiert. Natürlich will man immer mehr, aber die Ingenieure hatten mir gesagt, was sie vorbereitet hatten. Wir sind dann sehr strukturiert vorgegangen und haben versucht, so präzise wie möglich zu sein. Dazu hat mir der Test bestätigt, dass ich mich körperlich wirklich wohlfühle, und das war das Wichtigste für mich. Ich konnte auf eine gute Art fahren und konnte sehr präzise Kommentare geben, das hat die ganze Sache viel effizienter gemacht. Wir haben mit vier Motorrädern begonnen, eines davon war das 2022er. Am zweiten Tag hatten wir drei, da war das letztjährige nicht mehr dabei. Am letzten Tag waren es nur noch zwei, und davon habe ich am letzten Nachmittag nur noch eines benutzt. Da hatte ich bereits entschieden, dass dies das Motorrad sein soll, in dessen Richtung wir gehen sollten. Aber das ist noch nicht das Motorrad, das ich brauche, um die Meisterschaft zu gewinnen. Da brauchen wir noch einen weiteren Schritt. Aber wir haben jetzt eine klare Richtung und können die anderen vergessen.

„In Sepang hatten wir am ersten Tag vier, am zweiten drei und am dritten zwei Motorräder, die wir systematisch getestet haben.“

Marc Márquez

Werden Sie in Portimão noch einmal diese Prozedur durchgehen?
Wir werden auf keinen Fall Zeit haben, wieder zwischen drei Motorrädern zu wählen. Dort können wir noch zwei Tage rumprobieren, am letzten müssen wir die endgültige Spezifikation festlegen und eine Basisabstimmung finden. Deswegen war es wichtig, in Sepang eine Richtung festzulegen. Grundsätzlich ist es sehr ähnlich wie das Motorrad, das wir in Valencia hatten. Das Konzept ist das gleiche – und wir haben die gleichen Probleme. Jetzt ist es an der Zeit, diese Probleme zu lösen. Ich weiß nicht wie, das müssen die Ingenieure wissen. Es ist auch nicht gut, wenn man als Fahrer zu sehr versucht, seine Ideen von Fahrwerkskonzepten oder Ähnlichem einzubringen und die Ingenieure damit verwirrt. Sepang war gut, denn ich habe viel verstanden. Am letzten Morgen habe ich begonnen, konstanter zu werden. Dann haben wir begonnen, in eine Richtung zu arbeiten. Wir haben aber gleich wieder experimentiert, da konnte man den Rhythmus wieder vergessen. Als ich mich aufs Fahren konzentrieren konnte, waren die Rundenzeiten nicht schlecht, aber recht weit weg von den Top 5. An die müssen wir uns Zehntel um Zehntel heranarbeiten, Wunder gibt es keine, und man wird nicht plötzlich mit einem Motorrad eine halbe Sekunde schneller.

Was vermissen Sie noch?
Es fehlt nach wie vor etwas Gefühl für die Front, noch mehr aber die Verbindung zum Gas und die Beschleunigung am Kurvenausgang. Da ist die Ducati einfach um Welten besser. Es sind aber nur die ersten Meter. Leistung hat der Motor genug, und beim Topspeed ist er da. Aber wir kommen zu spät da hin. Natürlich möchte ich, dass wir uns in allen Bereichen verbessern. Ich vermisse Traktion, aber wenn wir das Einlenken besser hinbekommen, wird auch der Kurvenausgang besser. Es hängt alles miteinander zusammen. Wenn man zu lange mit dem gleichen Motorrad arbeitet, kann es sein, dass man ansteht. Mit Ken Kawauchi haben wir einen neuen technischen Leiter, jetzt könnten neue Ideen kommen. Wenn die Suzuki auch eine andere Motorenphilosophie und andere elektronische Strategien hatte, müssen wir verstehen, wie wir unsere Probleme in den Griff bekommen.

Sind Sie körperlich wieder auf dem Niveau wie vor Ihrem Unfall in Jerez 2020?
Ich fühle mich wirklich gut, ich kann wieder mit dem Motorrad spielen und wieder in einer guten Art fahren. Natürlich gab es während der drei Testtage einen Drop, aber den hat jeder Fahrer. Ich fühle mich wieder in einer normalen Verfassung. Ich vergleiche sie ungern mit der Vergangenheit, ich fühle mich einfach gut. Vor allem fühle ich beim Fahren keine Einschränkung mehr. Ich habe den ganzen Winter hierfür gearbeitet. In Valencia habe ich gesagt, dass ich an mir und Honda an dem Motorrad arbeiten muss. Ich denke, ich habe meinen Teil dabei erreicht.

Werden Ihnen die Sprintrennen entgegenkommen?
Das neue Format wird den Titelkampf für alle sicherlich noch einmal erschweren. Ob ich profitieren kann, wird davon abhängen, ob ich die Werkzeuge habe. Der, der den besten Speed hat, wird bei diesen Rennen im Vorteil sein.

Könnten Sie in Portimão unter den Top 5 sein?
Dafür muss sehr viel geschehen. Die Honda-Techniker haben einen Monat zwischen den beiden Tests, und sie sagten mir, dass sie noch einen Schritt machen werden. Die Fans erwarten viel. Mit der Doku-Serie wurden ihre Erinnerungen wieder geweckt. Aber wir sind es gewohnt, mit Druck umzugehen, und ich habe als Athlet auch meine Ambitionen. Die Saison wird dann zeigen, wo wir wirklich stehen. ■

Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2008: 125 ccm, KTM (13.)
2009: 125 ccm, KTM (8.)
2010: 125 ccm, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (2.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)
2017: MotoGP, Honda (1.)
2018: MotoGP, Honda (1.)
2019: MotoGP, Honda (1.)
2020: MotoGP, Honda (-)
2021: MotoGP, Honda (7.)
2022: MotoGP, Honda (13.)
2023: MotoGP, Honda

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit viel Optimismus Weg

Großes Kino: Die Ex-Weltmeister Marc Márquez und Joan Mir mit den neuen Farben der Repsol-Honda in Madrid

Als wäre die Katastrophen-Saison 2022 gar nicht gewesen, zeigte sich das Repsol-Honda-Team bei seiner Präsentation in Madrid mit all seiner Macht und Strahlkraft. Man will wieder an alte Erfolge anknüpfen.

Von: **Imre Paulovits**

Repsol und Honda. Diese Verbindung existiert bereits seit 1995, und kein anderes Team konnte in dieser Zeit mehr Erfolge in der Königsklasse erzielen. Sie besitzen immer noch eine Strahlkraft, und sie stehen für Macht, doch in den letzten drei Jahren ist ihre Erfolgsbilanz mächtig eingebrochen – der größte Motorradhersteller der Welt ist gewaltig unter Druck geraten. Trotzdem steht der spanische Mineralölhersteller weiter zu seinem Langzeitpartner, in Zukunft noch mehr als bisher. Denn gemeinsam wollen sie die nachhaltigen Treibstoffe entwickeln, die das Reglement fordert, und dabei geht es um weit mehr, als sich in einer lukrativen Rennserie zu zeigen. Denn die Milliarden von Fahrzeugen, die weltweit auf den Straßen rollen, werden in sehr naher Zukunft von Treibstoffen aus Mineralöl wegkommen müssen, und wer da an vorderster Front steht, dem wird sich ein großer Teil dieses gewaltigen Geschäfts eröffnen. Und Motorsport bringt jede Entwicklung schneller voran und zeigt die Erfolge in der Entwicklung besser auf, als es jeder Laborversuch kann. Entsprechend wurde die Vorstellung des diesjährigen Honda-MotoGP-Werksteams in der Repsol-Zentrale in Madrid pompös und voller Selbstvertrauen inszeniert.

> In den vergangenen 28 Jahren hat Repsol-Honda in der Königsklasse 181 Siege und 15 Weltmeistertitel eingefahren – mehr als jedes andere Team. Sie werden auch immer an dieser Bilanz gemessen werden.

Dabei hat der weltgrößte Motorradhersteller sein schlechtestes Jahr in der Motorrad-WM hinter sich. In der MotoGP gelang ihnen kein einziger Sieg, der zweite Platz von Marc Márquez in Australien und der dritte von Pol Espargaró beim WM-Auftakt in Katar waren die einzigen der 60 möglichen Podiumsplatzie-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

aus der Krise finden

HRC

HRC

Honda RC213V Jahrgang 2023: Farbenprächtig, aber noch in der Entwicklung

HRC

Joan Mir: Was verbirgt sich unter der Decke für den Weltmeister von 2020?

rungen. Und dass auf dem Sachsenring keine einzige Honda in den Punkten war, war ein trauriger Tiefpunkt, den es in der Geschichte von HRC noch nie gegeben hat. Auch nach dem ersten Test in Sepang lässt sich nicht darüber hinwegsehen, dass die RC213V noch nicht das Niveau der Spitze hat. Bei allem Pomp schwebte dieses Damoklesschwert über der Veranstaltung.

Vollgas in die Zukunft

Diese Probleme wurden auch nicht verschwiegen, doch es waren die brillanten Zukunftsaussichten, die mehr in den Vordergrund gestellt wurden. Repsol-Kommunikationschef Marcos Fraga stellte die Zusammenarbeit bei den nachhaltigen Treibstoffen heraus, und dass dort bereits Tests auf der Rennstrecke gefahren wurden. Marc Márquez wurde befragt, wie es sich mit diesem Treibstoff fährt, und er meinte, dass er so gut wie keinen Unterschied zum bisherigen gespürt hätte, was in der so frühen Phase der Entwicklung ein toller Erfolg ist.

Es war auch der achtfache Weltmeister, der mit seiner Persönlichkeit sehr viel Optimismus verbreitete. „Das neue Motorrad sieht toll aus, und ich freue mich, es beim Portimão-Test wieder in den Repsol-Honda-Farben fahren zu können“, so der 30-jährige Spanier. „Es ist auch ein sehr schönes Gefühl, hier wieder mit der ganzen Repsol-Familie zusammen sein zu können. Uns steht ein wichtiger Test bevor, und wir haben noch einige Arbeit vor uns, aber die Ingenieure haben in Japan hart gearbeitet. Ich bin gespannt darauf, weiter zu arbeiten und die Saison zu beginnen. Ich fühle mich fit und bereit, Rennen zu fahren.“

Tatsächlich sieht die Honda in den 2023er-Farben frisch und strahlend aus. Ihre Räder sind nun nicht mehr in dem Orange der Verkleidung, sondern in dem Rot des Punktes darauf gehalten. Joan Mir, der alles darauf setzen wird, einem Schicksal wie Jorge Lorenzo und Pol Espargaró zu entgehen, die nie mit der Honda zurechtkamen, zeigte sich kämpferisch: „Ich werde alles geben, um die bestmöglichen Resultate zu bringen, denn in diesem Team wird nichts anderes erwartet.“ ■

DREI FRAGEN AN

TETSUHIRO KUWATA

WIE WILL HONDA WIEDER ZU SEINEN FRÜHEREN ERFOLGEN ZURÜCKFINDEN?

Wir haben diesen Winter sehr hart gearbeitet, und wir haben den Willen, uns zu verbessern. Wir werden zum nächsten Test in Portimão weitere Neuentwicklungen bringen. Wir wissen, dass dieses Jahr wieder eine gewaltige Herausforderung wird, denn die MotoGP ist heute konkurrenzfähiger als je zuvor. Wir werden die Entwicklung unserer Maschine aber fortsetzen, und wir wollen wieder um Siege kämpfen.

WIE SEHEN SIE IHRE FAHRER?

Es ist großartig, Marc Márquez wieder gesund zu sehen. Er kann das Motorrad wieder ganz ohne Einschränkungen fahren. Er hat in den letzten Jahren sehr gelitten und trotzdem erstaunliche Ergebnisse erzielen können. Wir wissen alle, wozu Marc in der Lage ist, und wir bei HRC arbeiten dran, ihm die richtigen Werkzeuge zu geben, dass er wieder ganz an die Spitze kommen kann. Wir sind auch sehr glücklich, dass Joan Mir nun bei uns fährt. Er ist zur Honda-Familie zurückgekehrt, wo er 2017 Moto3-Weltmeister wurde. Er gewöhnt sich bereits gut an unser Motorrad. Dieses Jahr geht es bei ihm darum, das Motorrad und die Arbeitsweise des Teams kennenzulernen und näher an die Spitze zu kommen.

WIE WIRD SICH HONDA AN DIE VERÄNDERUNGEN IN DER WELTMEISTERSCHAFT ANPASSEN?

In der MotoGP geht es sehr eng zu. Die Sprintrennen, die nun hinzukommen, werden eine weitere Herausforderung darstellen. Für die Fans wird es eine spektakuläre Show. Für uns wird die Arbeit härter. Dies erlaubt uns aber, weiter zu wachsen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hockenheim 1989: Reinhold Roth (#5) führt das 250er-Rennen an und bringt das Motodrom zum Kochen

ARCHIV MOTORRAD

Der Unvergessliche

Wenn Reinhold Roths Karriere auch schon über 30 Jahre her ist und er den Rest seiner Tage abseits des Rummels als Schwerstbehinderter verbracht hat, bleiben seine freundliche Art, seine Kämpfernatur und seine Nähe zu den Fans unvergessen. Am 4. März wäre er 70 Jahre alt geworden.

Von: **Imre Paulovits**

Es war die Zeit, in der es Deutschland an Motorradhelden nicht mangelte. Doch die Herzen der meisten Fans schlugen für den Allgäuer Reinhold Roth. Der passionierte Raucher, wegen seiner unförmigen Selbstgedrehten liebevoll „Jointie“ genannt, war einfach einer von ihnen. Er gab sich auch in den scheinbar ausweglosesten Situationen nicht geschlagen, vor allem aber hatte er immer Zeit für seine Fans. Doch gerade diesem unbeugsamen Kämpfer zeigte sich das Schicksal von seiner grausamsten Seite. Bei einem Unfall in Rijeka 1990 war kein Beatmungsgerät im Rettungswagen, sein Hirn blieb zu lange ohne Sauerstoff, und er blieb sein Leben lang ein Pflegefall.

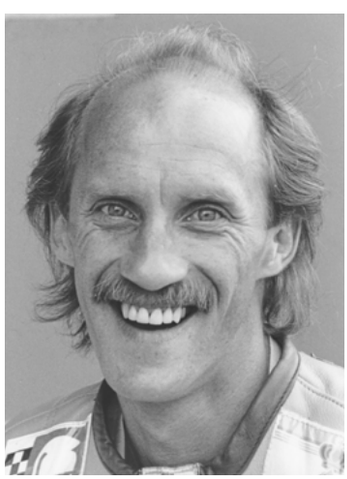
Schmerzhafter Aufstieg

Das Talent von Reinhold Roth zeigte sich schnell. 1977 gewann er sowohl die 250er- als auch die 500er-Klasse des OMK-Pokals, und gleich in seinem ersten Jahr in der DM wurde er auch Deutscher Meister bei den 250ern. 1979 debütierte er in Misano bei den 350ern und holte auf Anhieb einen achten Platz. Doch ganz so schnell sollte es mit der internationalen Karriere nicht weitergehen. Zwei schwere Beinbrüche 1980 in Le Castellet und auf dem Nürburgring zeigten ihm die Härte des Rennsports. Doch nachdem er 1981 Deutscher Vizemeister wurde, gewann er 1982 gleich die Europameisterschaft bei den 250ern und die Deutsche Meisterschaft bei den 500ern. So konnte er 1983 im Römer Racing Team an der WM teilnehmen, und mit dem fünften Platz in Hockenheim setzte er ein Highlight. 1984 konzentrierte sich Roth auf die 500er-Klasse und gewann überlegen die Deutsche Meisterschaft. Mit regelmäßigen Top-10-Plätzen wurde er WM-15. mitten unter den internationalen Stars.

Ab 1985 gab Roth die 500er auf, bei den 250ern gelang ihm in Silverstone das erste WM-Podest, und er wurde WM-Neunter. 1987 kam der endgültige Durchbruch. Im HB-Team von Dieter Stappert stand er gleich beim WM-Auftakt in Suzuka als Dritter auf dem Podest, doch beim Heim-GP in Hockenheim brach er sich im Training das Schlüsselbein. Er wurde von Dr. Christoph Scholl operiert und fuhr mit einem Stützverband aufs Podest! Eine Woche später in Monza war er gar Zweiter, und mit sieben Podestplätzen und seinem ersten GP-Sieg in Le Mans wurde er Vizeweltmeister hinter Toni Mang.

1988 zog sich Roth erneut einen komplizierten Beinbruch zu und wurde WM-Fünfter. Er kam 1989 wieder in Form und wurde zum zweiten Mal Vizeweltmeister. 1990 bekam Roth Konkurrenz im eigenen Team durch den aufstrebenden Helmut Bradl. Am 17. Juni 1990, als er beim Jugoslawien-Grand-Prix bei einsetzendem Regen im Führungspulk kämpfte und der australische Nachzügler Darren Milner langsam umherfuhr, war Roth hinter der Schikane die Sicht verdeckt, und er krachte voll auf Milner. Er erlitt einen Schädelbasisbruch und war bewusstlos. Noch schlimmer war die Versorgung vor Ort, und es war nur einem Wunder und seiner Zähigkeit zu verdanken, dass er überhaupt überlebte.

Er wurde über 30 Jahre lang von seiner Gattin Elfriede gepflegt, bis sein Kämpferherz am 15. Oktober 2021 im Alter von 68 Jahren stehen blieb. Zu seiner Beerdigung kamen Tausende von Fans, die ihn nicht vergessen hatten. Und er wird auch weiter unvergessen bleiben. ■



FIM/MAURICE BÜLA

Reinhold Roth: Absoluter Sympathieträger des deutschen Motorsports

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

Bagnaia nominiert

Für seine bislang beispiellose Aufholjagd zum MotoGP-Weltmeistertitel wurde Francesco Bagnaia für den Laureus „Comeback of the Year Award“ nominiert.

Von: **Imre Paulovits**

Nach der 1999 durch die Laureus Sport for Good Foundation ins Leben gerufenen Sport-Preisverleihung, die besondere Leistungen von Sportlern aller Disziplinen ehrt, sehnt sich jeder Sportler. Aus dem Motorradsport konnten sie erst zwei Fahrer gewinnen, Valentino Rossi und Marc Márquez. Rossi 2006 den „Sporting Inspiration Award“, 2011 den „World Comeback of the Year“ nach der Rückkehr von seinem doppelten Unterschenkelbruch und 2022 nach seinem Rücktritt den „Sporting Icon Award“. Marc Márquez gewann 2014 den „World Breakthrough Award“, nachdem er gleich in seinem ersten Jahr jüngster Weltmeister der Königsklasse wurde.

Bagnaia wurde nun für die noch nie dagewesene Leistung nominiert, 91 Punkte Rückstand egalisiert zu haben und mit 17 Punkten Vorsprung MotoGP-Weltmeister geworden zu sein. Doch bislang ist es nur eine Nominierung, der 26-jährige Italiener hat schärfste Konkurrenz. Allen voran Golf-Legende Tiger Woods, der 14 Monate nach seinem Autounfall, bei dem ein Fuß zertrümmert wurde, wieder ins Masters einzog. Hoch im Kurs steht auch Basketball-Legende Klay Thompson, der nach zwei Saisons Verletzungspause zurückgekehrt ist und seinen vierten NBA-Titel feiern konnte. Aber Bagnaia hat in der WM das Unmögliche vollbracht – vielleicht setzt er sich auch unter den fünf Nominierten durch. ■

Francesco Bagnaia: Nach dem MotoGP-Titel auch der Laureus Award?

MotoGP

Pedrosa gefeiert

Dani Pedrosa und Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta nahmen in Katar an einer Motorsport-Show teil, und der KTM-Testpilot wurde gefeiert wie zu seiner besten aktiven Zeit.

Von: **Imre Paulovits**

Die Fußball-WM ist vorbei, und Katar besinnt sich seiner anderen Sportanlage von Weltrang. Der Losail International Circuit wird zwar derzeit renoviert, und der Grand Prix wird dieses Jahr erstmals nicht den Saisonauftakt stellen, sondern erst am 19. November als vorletzter WM-Lauf stattfinden. Man stimmte die Fans aber schon einmal ein. So gab es letzte Woche in Katars Hauptstadt Doha eine Motorsport-Gala, zu der Red Bull seine vierrädrigen Akteure aus Formel 1, Tourenwagen und Rallye schickte.

Da die Testfahrten in Portimão bald anstehen, wurden die Zweirad-Artisten von KTM-Testfahrer Dani Pedrosa vertreten. Doch der 37-jährige Spanier vertrat seine Zunft bestens, zeigte auf den abgesperrten Straßen das Beschleunigungsvermögen der KTM RC16 und fuhr auf dem Parkplatz, auf dem die Vierrad-Artisten ihre Donuts drehten, mit dem Knie am Boden. Pedrosa freut sich schon darauf, am 30. April in Jerez mit einer Wildcard anzutreten. ■

Riesenspektakel in Katar: Nach dem Feuerwerk machten die Motorsportler Feuer

NACHRICHTEN

MOTOGP

Yamaha hat schon länger angekündigt, 2024 wieder ein Satelliten-Team auszustatten. Hinter den Kulissen laufen viele Verhandlungen, am stärksten wird gemunkelt, dass VR46, die auch den Yamaha-Nachwuchsaufbau betreuen, das Satelliten-Team stemmen wird. Ob neben dem Ducati-Team oder exklusiv, darüber wird noch gestritten, heißt es. Nun ist ein weiteres Gerücht in die Runde geworfen worden. Demnach soll Yamaha Verhandlungen mit Alonso Lopez aufgenommen haben, der seit seinem verspäteten Einstieg in die Moto2-WM in Le Mans auf der Boscoscuro erstaunliche Leistungen gezeigt hat und die meisten Führungskilometer zusammenfuhr.

MOTOGP

Wenn die MotoGP auch ständig an den Geschwindigkeits- und Rundenrekorden rüttelt, könnten einige Fahrer in diesem Jahr die Geschichtsbücher umschreiben. Jack Miller und Maverick Viñales könnten die Ersten werden, die in der MotoGP mit drei verschiedenen Marken gewannen. Marc Márquez, derzeit bei 59 MotoGP- und 85 GP-Siegen, könnte bei einer optimalen Saison Giacomo Agostini vom zweiten Platz bei den Siegen in der Königsklasse und Ángel Nieto (91 Siege) in der spanischen Bestenliste verdrängen und mit Mike Hailwood und Valentino Rossi bei der Anzahl an Weltmeistertiteln gleichziehen.

MOTOGP

Die häufigste Frage, die Joan Mir diesen Winter gestellt wurde, war, ob er nicht Angst hätte, bei Honda wie Jorge Lorenzo und Pol Espargaró zu enden. Der MotoGP-Weltmeister von 2020 hat dazu bei der Team-Präsentation eine klare Antwort gegeben: „Ich weiß, dass ich konkurrenzfähig bin. Ich arbeite jeden Tag hart und schaue nicht auf die Resultate von anderen.“

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Er beherrscht die Ducati bei jedem Wetter: Álvaro Bautista legte einen weltmeisterlichen Auftakt hin

WORLDSBK

Der Alleinherrscher

Dass Álvaro Bautista in Phillip Island gute Chancen hat, alle drei Rennen zu gewinnen, war schon vor dem Wochenende klar. Was der Weltmeister in die Tat umsetzte, versetzte der Konkurrenz trotzdem einen Schock.

Von: **Imre Paulovits**

Dass Álvaro Bautista ein besonderes Verhältnis zu Phillip Island hat, verhehlt er nicht. Der 38-jährige Spanier wurde hier bereits vor 20 Jahren Vierter bei den 125ern, er führte das MotoGP-Rennen 2018 zeitweilig an, bei seinem Superbike-WM-Debüt 2019 gewann er alle drei Rennen überlegen. Nachdem schon an den Testtagen klar wurde, welch gute Pace der kleingewachsene Ducati-Werkspilot hinlegen kann, sagten es seine Konkurrenten frei heraus: „Er wird alle drei Rennen gewinnen. Alles andere wäre eine Überraschung." Bautista gibt es auch zu: „Ich mag schnelle Kurven, und davon gibt es hier eine Menge." Doch was die Konkurrenz noch weiter beunruhigte: Die Neuauflage der Ducati Panigale V4 R zeigte sich beim WM-Auftakt so stark, dass es schon fast daran erinnerte, wie die Bologneser die MotoGP dominieren. „Sicher, es ist nur eine Strecke, aber wie stark alle Ducati-Piloten hier sind, ist schon etwas beunruhigend", stellte der sechsfache Weltmeister Jonathan Rea fest.

Doch in der Superpole wurde die Papierform erst einmal mächtig durcheinandergewürfelt. Toprak Razgatlioglu zauberte in seiner unvergleichlichen Art die schnellste Runde hin, und Dominique Aegerter stellte sich bei seinem Superbike-WM-Debüt gleich in die erste Startreihe, nur fünf Hundertstelsekunden hinter Bautista. Dann kam der Regen, und die, die letztes Jahr dominiert hatten, waren wieder vorn. Jonathan Rea setzte sich gleich an die Spitze, doch Bautista hetzte ihm nach, holte ihn nach sieben Runden ein und ging in Führung. Wenn Rea sich die Führung auch kurz zurückholen konnte, war er zum Schluss machtlos. „Als es zwischenzeitig aufhörte zu regnen, wurden die Reifen heiß und die Rillen setzten sich zu, so hatten wir zum Schluss keinen Grip mehr", meinte Bautista. Aber: Er hatte trotzdem die meisten Reifen übrig.

Im trockenen Superpole-Rennen fuhr Bautista seinen Verfolgern schnell davon, es war sein Teamkollege Michael Ruben Rinaldi, der ihm am längsten folgen konnte. Razgatlioglu schaffte es immerhin aufs Podest, bei Rea zeigte sich bereits, dass ihm der Speed fehlt. Im zweiten Rennen war Bautista dann ganz eine Klasse für sich, Rinaldi war für die anderen auch eine Nummer zu groß, und Andrea Locatellis dritter Platz war auch schon früh zementiert. Das eigentliche Rennen spielte sich im Verfolgerpulk ab. Doch dort riss Alex Lowes Toprak Razgatlioglu bei seinem Sturz mit, und Rea fiel bis auf den achten Platz zurück. So hat Bautista gleich nach dem ersten Wochenende 28 Punkte Vorsprung. „Aber es war erst das erste Wochenende, und schon nächste Woche geht es in Mandalika weiter", tröstet sich die Konkurrenz. ■

WORLDSBK

Im Regen konnte Jonathan Rea (#65) Álvaro Bautista (#1) noch herausfordern

WORLDSBK

Rückschlag für Yamaha: Toprak Razgatlioglu wurde von Alex Lowes abgeräumt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Feines Bulega-Doppel

Ducati-Werkspilot Nicolò Bulega holte nach, was ihm letztes Jahr versagt blieb und gewann beide Rennen. Im zweiten half die Fauna von Phillip Island etwas mit.

Von: **Imre Paulovits**

Was Álvaro Bautista bei den Superbikes zeigt, kopiert sein Teamkollege Nicolò Bulega erfolgreich bei den Supersportlern. Der 23-jährige Italiener, der letztes Jahr arg in der Kritik stand, war bei den Wintertests stets Schnellster. „Ich habe mich im Winter sehr gründlich vorbereitet, und auch unser Motorrad ist im zweiten Jahr deutlich besser geworden“, erklärte er seine Formsteigerung. Doch erst einmal wurde die Geduld der Supersportler arg auf die Probe gestellt. Schon die Superpole wurde durch einen über die Strecke streifenden Regenschauer zum Poker, dann begann es gleich, nachdem das Rennen im Trockenen gestartet wurde, zu regnen. Nachdem Adrian Huertas und Yari Montella stürzten und der Rettungswagen auf die Strecke musste, wurde abgebrochen. Dann gab es zwei Restarts, bis es auf Regenreifen weiterging, aber ohne Can Öncü – er war in der Aufwärmrunde gestürzt. Schließlich setzte sich Bulega vor dem zum Schluss erstarkten Nicholas Spinelli und Supersport-Debütant John McPhee durch. Im zweiten Rennen gewann Bulega, nachdem das Rennen vorzeitig abgebrochen wurde, weil Graugänse auf der Strecke rumspazierten. Stefano Manzi hatte mit der Ten-Kate-Yamaha hinter ihm gelauert. „Ich hatte meine Reifen geschont. Ob es gereicht hätte, werden wir nie erfahren“, bedauerte Manzi. ■

WORLDSBK

Stefano Manzi (#62) vor Nicolò Bulega (#11) und Can Öncü (#61)

Superbike-WM

Formationsflug hinten

BMW erlebte beim WM-Auftakt ein schweres Los für die neue M 1000 RR. Bestes Ergebnis war ein neunter Platz von Scott Redding im Regen.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist nicht leicht, beim derzeitigen Niveau der Superbike-WM ein neues Motorrad gleich schlagkräftig zu haben. Aber wie weit BMW in Australien hinter den Erwartungen zurückblieb, war doch beträchtlich. Dass die sich ständig wechselnden Abstimmungen einem neuen Motorrad nicht gerade entgegenkamen, erschwerte die Arbeit der BMW-Truppe. Nach der Superpole standen die Startplätze 12 (Van der Mark) 13 (Redding), 16 (Gerloff) und 19 (Baz) zu Buche. Doch Michael van der Mark und Loris Baz, die beide schon sehr gute Regenrennen gezeigt hatten, legten sich mächtig ins Zeug, als das Rennen am Samstag nass war. Van der Mark war bis auf den neunten Platz vorgefahren, als er stürzte, bei Baz ging der Hinterreifen ein, und er musste zur Box. Auch Redding und Gerloff hatten zum Schluss einen starken Abfall bei den Reifen. Am Sonntag war Van der Mark beim Superpole-Race als Zehnter bester BMW-Pilot, über die volle Distanz kamen die BMW-Fahrer einträchtig auf den Plätzen 12 bis 15 ins Ziel. In Mandalika wird sich zeigen, ob es aufwärtsgeht. ■

BMW

Scott Redding (#45), Garrett Gerloff (#31) und Loris Baz (#76) in Eintracht

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Wenn Marcel Schrötter auch bereits im November mit der Supersport-MV-Agusta in Phillip Island fuhr, steckt er noch immer mitten in der Umgewöhnungsphase. „Wir haben danach nur einmal in Cartagena getestet, dann die Testtage hier auf Phillip Island. Und das Motorrad braucht in vielen Dingen noch kleine Verfeinerungen“, so Schrötter. Am Samstag im Regen wurde der 30-jährige Bayer Siebter. „Dafür, dass das Motorrad im Regen nicht einfach zu fahren ist, kann ich über dieses Resultat nicht klagen“, freute sich Schrötter. Am Sonntag fuhr er auf den vierten Platz und hat damit den dritten Platz in der WM-Tabelle übernommen: „Das Motorrad ist am Start etwas tricky, da habe ich ein paar Plätze verloren. In der Startphase sind viele sehr schnell, und Bulega, Manzi und Öncü, die schon bei den Tests die Schnellsten waren, konnten vorne wegziehen. Ich konnte mich danach aber nach vorne arbeiten und meine Reifen trotzdem gut einteilen. Ich habe dann Caricasulo überholt, die Spitze war aber schon weit weg.“

SUPERSPORT-WM

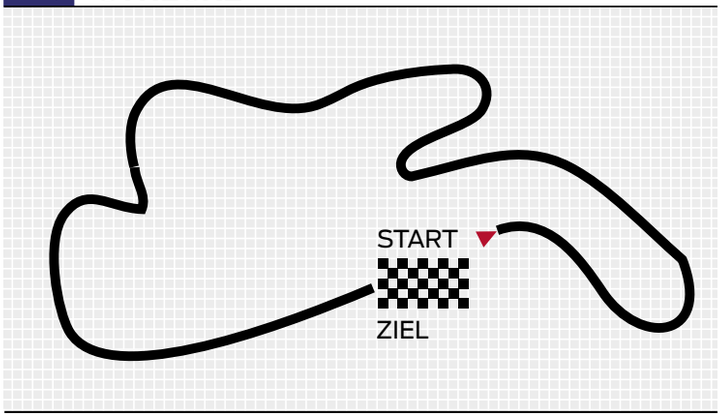
Der 28-jährige Schotte John McPhee, der das Alterslimit in der Moto3 überschritten hat, in der Moto2 keinen Platz fand und in der Supersport-WM eine Chance erhielt, strahlte am Samstag übers ganze Gesicht – er fuhr im Regen aufs Podest: „Klar ist mir der Regen entgegengekommen, da konnte ich mein Gefühl, das ich mit den Jahren auf dem schmalen Limit der Moto3-Bikes aufgebaut habe, nutzen. Im Trockenen muss ich mich noch weiter daran gewöhnen, dass sich das Motorrad viel bewegt. Da ist der Umstieg von der Moto3 in die Moto2 sicherlich leichter. Unser Team ist auch relativ klein und hat nicht die Mittel wie die Spitze. Deshalb wird es auch noch eine Zeit brauchen, bis ich im Trockenen auf Erfolge hoffen kann.“

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

PHILLIP ISLAND GRAND PRIX CIRCUIT 4,445 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.29,400
2.	Bautista	1.29,584
3.	Aegerter	1.29,635
4.	Rea	1.29,715
5.	Öttl	1.29,774
6.	Rinaldi	1.29,775
7.	Gardner	1.29,841
8.	Lowes	1.29,864
9.	Locatelli	1.29,956
10.	Petrucci	1.30,075
11.	Lecuona	1.30,257
12.	Van der Mark	1.30,276
13.	Redding	1.30,388
14.	Bassani	1.30,409
15.	Baldassarri	1.30,470
16.	Gerloff	1.30,473
17.	Viegre	1.30,587
18.	Baz	1.30,604
19.	Sykes	1.30,914
20.	Granado	1.31,779

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	62 Punkte
2.	Locatelli	34
3.	Rea	31
4.	Rinaldi	31
5.	Bassani	25
6.	Razgatlioglu	23
7.	Lecuona	22
8.	Öttl	20
9.	Petrucci	15
11.	Aegerter	12

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	62 Punkte
2.	Yamaha	39
3.	Kawasaki	34
4.	Honda	22
5.	BMW	11

ERGEBNIS 1. RENNEN

Phillip Island (AUS) – 25. Februar 2023 1. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Runden à 4,445 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: nass, Luft: 20 Grad, Asphalt: 22 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	22	37.48,672 min	1.42,224	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+3,471 s	1.42,173	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	22	+6,168 s	1.42,255	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+16,789 s	1.42,490	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+20,918 s	1.42,789	11
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+27,015 s	1.43,102	10
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+30,625 s	1.43,244	9
8.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+31,000 s	1.43,018	8
9.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	22	+37,447 s	1.42,828	7
10.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	22	+42,591 s	1.43,021	6
11.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	22	+44,142 s	1.44,044	5
12.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	22	+48,833 s	1.44,120	4
13.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	22	+51,617 s	1.43,923	3
14.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+55,010 s	1.44,134	2
15.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+1.15,223 min	1.44,619	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Phillip Island (AUS) – 26. Februar 2023 2. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Runden à 4,445 km; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	22	33.40,779 min	1.30,766	25
2.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+6,191 s	1.30,922	20
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+9,099 s	1.31,035	16
4.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+11,680 s	1.31,044	13
5.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	22	+12,020 s	1.31,031	11
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+13,701 s	1.30,929	10
7.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	22	+14,316 s	1.31,481	9
8.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+14,753 s	1.30,893	8
9.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+18,745 s	1.31,516	7
10.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	22	+21,331 s	1.31,727	6
11.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+21,500 s	1.31,912	5
12.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	22	+29,790 s	1.31,549	4
13.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	22	+34,265 s	1.32,040	3
14.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	22	+34,444 s	1.32,469	2
15.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	22	+34,846 s	1.32,256	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Phillip Island (AUS) – 26. Februar 2023 2. WM-Lauf; 44,450 km über 10 Runden à 4,445 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 20 Grad, Asphalt: 33 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	15.14,958 min
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+2,462 s
3.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+3,060 s
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+3,833 s
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+3,893 s
6.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+4,215 s
7.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+4,952 s
8.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+7,140 s
9.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+11,295 s
10.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	+11,843 s
11.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	+13,480 s
12.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+13,888 s
13.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+14,413 s
14.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+16,795 s
15.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	+17,891 s

SUPERSPORT-WM 1. RENNEN

Phillip Island (AUS) – 25. Februar 2023 1. WM-Lauf; 44,450 km über 10 Runden à 4,445 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: nass, Luft: 20 Grad, Asphalt: 25 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	18.16,149 min
2.	Nicholas Spinelli (I)	Yamaha YZF R6	+0,942 s
3.	John McPhee (GB)	Kawasaki ZX-6R	+2,965 s
4.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Str..Triple RS	+11,624 s
5.	Tarran Mackenzie (GB)	Honda CBR 600 RR	+15,838 s
6.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+19,700 s
7.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+20,756s
8.	Anupab Sarmoon (TH)	Yamaha YZF R6	+22,331 s
9.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+22,771 s
10.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+39,760 s

SUPERSPORT-WM 2. RENNEN

Phillip Island (AUS) – 26. Februar 2023 2. WM-Lauf; 58,535 km über 13 Runden à 4,445 km; 20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 16 Grad, Asphalt: 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	20.43,231 min
2.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+0,382 s
3.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+1 Sektor
4.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800	+2 Sektoren
5.	Gleen Van Straalen (NL)	Yamaha YZF R6	+2 Sektoren
6.	Jorge Navarro (E)	Yamaha YZF R6	+2 Sektoren
7.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+2 Sektoren
8.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+2 Sektoren
9.	Niki Tuuli (FIN)	Triumph Str. Triple RS	+2 Sektoren
10.	Oliver Bayliss (AUS)	Ducati Panigale V2	+2 Sektoren

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	50 Punkte
2.	Manzi	30
3.	Schrötter	22
4.	Spinelli	20
5.	McPhee	20
6.	Tuuli	20
7.	Navarro	17

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	50 Punkte
2.	Yamaha	40
3.	Kawasaki	32
4.	MV Agusta	22
5.	Triumph	20

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Genialer Einstand

Supersport-Weltmeister Dominique Aegerter übertraf beim Superbike-WM-Auftakt alle Erwartungen. Ein Fehler seines Teamkollegen Remy Gardner verhinderte noch mehr.

Von: **Imre Paulovits**

Bereits am letzten Testtag auf Phillip Island zog Dominique Aegerter die Blicke auf sich. Als alle noch einmal mit Qualifyern ausrückten, war nur Weltmeister Álvaro Bautista schneller als der Superbike-Rookie! Dann brannte der Schweizer die drittschnellste Zeit in den Asphalt von Phillip Island. „Auf einer Runde habe ich schon ein gutes Tempo“, freute er sich. „Aber auf die Renndistanz werde ich wohl noch viel lernen müssen.“

Im ersten, verregneten Rennen fiel der Yamaha-Pilot auch bis zum 13. Platz zurück. „Es ist nicht leicht, mit einem Superbike im Regen zu fahren, da fehlt mir die Erfahrung. Da muss ich auch noch die ganze Abstimmung der Elektronik noch besser kennenlernen.“ Doch als es im Superpole Race trocken war, zeigte Aegerter wenig Scheu vor großen Namen. Obwohl er einmal in Turn 4 zu weit hinausgetragen wurde, konnte er im Handumdrehen wieder Plätze gutmachen, doch dann wurde er von seinem Teamkollegen Remy Gardner abgeräumt. Obwohl Aegerter ihm nicht sonderlich böse war, zeigte Gardner Reue: „Das war nicht gut von mir. Einer von uns beiden hätte aufs Podest fahren können.“ So musste Aegerter vom 11. Startplatz ins Rennen gehen, arbeitete sich aber nach vorn, überholte in der letzten Runde Jonathan Rea und wurde Siebter. ■

YAMAHA

Pure Freude: Dominique Aegerter hat die Superbike-WM brillant begonnen

Superbike-WM

Öttl absolut top

Philipp Öttl hat sein zweites Superbike-WM-Jahr grandios begonnen. Im zweiten Rennen kämpfte er um den Rang des besten Privatfahrers.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr hatte Philipp Öttl in der Superbike-WM alle Erwartungen übertroffen. Diesen Winter hat er hart weiter an sich gearbeitet, bei den Tests mit seiner Truppe die neue Ducati Panigale V4 R gut abgestimmt bekommen. So ist Öttl nun noch weiter vorn. Kein anderer zirkelte die Ducati so sanft um Phillip Island wie der 26-jährige Bayer, und er war das ganze Wochenende bei den Schnellsten. Er qualifizierte sich für den fünften Startplatz, doch im ersten, verregneten Rennen fiel er bis P11 zurück. „Es war mein erstes wirkliches Regenrennen mit einem Superbike, da muss ich noch einiges lernen“, gestand er ein. Am Sonntag im Superpole Race wurde er Sechster, und im zweiten Rennen sah es so aus, als könne er den ständig als Wunderknaben apostrophierten Axel Bassani abfangen. Doch der Italiener verteidigte den vierten Platz in der letzten Runde mit den Zähnen. „Aber dass ich einen sechsfachen Weltmeister gleich zweimal an der gleichen Stelle überholt habe, das macht mich schon stolz“, freute sich Öttl. ■

GOELEVEN

Philipp Öttl: Jonathan Rea (#65) zweimal an gleicher Stelle überholt

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Die Kawasaki ZX-10RR, mit Jonathan Rea jahrelang eine unschlagbare Paarung, wurde für dieses Jahr neu homologiert. Der Motor bekam variable Ansaugtrompeten und mehr Leistung. Doch in Australien zeigte sich, dass man sich neue Probleme eingeheimst hatte. Im Regen konnte Rea noch mit Bautista mithalten, doch dann ging sein Schaltautomat ein. Er musste kuppeln, und weil er den Kupplungshebel weit nach oben gedreht hatte, da er die Hinterradbremse mit der linken Hand betätigt, hatte er alle Hände voll zu tun. Im zweiten Rennen hatte Rea weder die Pace noch Reifenhaltbarkeit. „Ich muss es auf meine Kappe nehmen“, gestand der sechsfache Weltmeister. „Ich habe die Entwicklungsrichtung vorgegeben. Ich hoffe, dass es woanders besser wird.“

SUPERBIKE-WM

Honda hat aufgeholt. Vor allem Iker Lecuona zeigte gute Leistungen. „Über die Renndistanz haben wir uns verbessert, jetzt bin ich am Ende der Rennen stark, da hatten wir immer verloren. Aber mit neuen Reifen ist die Fireblade weiter kritisch, auch fehlt uns Traktion aus den Kurven heraus.“ Wie der MotoGP-RC213V.

SUPERBIKE-WM

Ducati hat bei der neuen Panigale V4 R die Sitzposition erhöht, um den Federgewichten Álvaro Bautista und Michael Ruben Rinaldi das Einlenken zu erleichtern. Darunter leiden die schwereren Fahrer, die nun einen zu hohen Schwerpunkt haben. Bei Philipp Öttl konnte dies mit der tieferen Option gerichtet werden, Danilo Petrucci hat weiter zu viel Pitch. Der nun sanftere Motor hat die Ducati aber noch weiter nach vorn gebracht. „Sie hat auch die beste Elektronik, die vor allem auf Strecken wie Barcelona und Phillip Island hilft“, so Philipp Öttl.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IDM Superbike

Soomer zurück in IDM

Vor zwölf Jahren begann der Este Hannes Soomer seine Karriere im ADAC Junior Cup. Jetzt kehrt er nach Deutschland zurück und fährt IDM Superbike.

Von: **Anke Wieczorek**

Als der heute 25-jährige Hannes Soomer vor zwölf Jahren seine Laufbahn im ADAC Junior Cup begann, war es eine Sensation, einen Fahrer aus Estland im Feld zu haben. Ein Jahr später stand Soomer zum ersten Mal auf dem Siegerpodest und verschwand nicht von der Bildfläche. Nach seiner anschließenden Welttournee im Rahmen der Supersport-WM kehrt er jetzt in die Serie zurück, in der seine Karriere begann – die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft. Er steigt auf einer Honda CBR1000RR-R im Team Enos Motorsport in die IDM Superbike ein.

„The Baltic Bullet" wird er genannt, der estnische Rennfahrer aus Tallinn. 2016 in die Supersport-WM aufgestiegen, holte er dort regelmäßig Punkte und mehrere Top-10-Plätze. 2017 gewann Soomer den European Supersport Cup. 2018 wurde er mit einer nicht ganz taufrischen Honda WM-16. und 2019 WM-14. 2020 fuhr er bei Kallio-Yamaha und wurde WM-Neunter, 2021 WM-12. Letztes Jahr fuhr er Triumph und wurde WM-13. Nach 74 Rennen in acht Supersport-WM-Jahren steht er nun vor dem Wechsel in ein neues Metier. Soomer fährt Motorrad, seit er vier Jahre alt war. Er wurde als bester Straßenrennfahrer Estlands ausgezeichnet und zum Motorradsportler des Jahres gekürt, er war daheim auch Superbike-Meister. ■

SOOMER

Hannes Soomer: 2022 mit Triumph in der Supersport-WM, nun IDM Superbike

IDM Supersport

Kofler mit Enderlein

2022 gewann Max Enderlein die IDM Supersport im eigenen Team. Für diese Saison nimmt er dort auch den Österreicher Andreas Kofler unter seine Fittiche.

Von: **Anke Wieczorek**

In der vergangenen Saison hatte sich Max Enderlein den dritten IDM-Supersport-Titel geholt – zum ersten Mal im eigenen Team. Eine Titelverteidigung ist ausgeschlossen, und auch Teamkollege Jan-Ole Jähnig ist nicht mehr dabei. Aber M32 Racing hat weiter Bestand. Teamchef Enderlein will jetzt den Österreicher Andreas Kofler an die Supersport-Spitze führen. Der 18-jährige Kofler aus Attnang-Puchheim wird 2023 sein drittes Supersport-Jahr bestreiten. Im letzten war er bis zum Schluss in den Kampf um die Podiumsplätze hinter Enderlein involviert, zog aber als Gesamt-Vierter zum Schluss den Kürzeren. Enderlein sagt über ihn: „Ich kenne Andreas als harten Gegner. Er hat eine gute Basis. Der Speed ist da, und er bringt schon ein ausgeprägtes taktisches Verständnis mit." Warum er selbst nicht mehr angreift, beantwortet der 26-jährige Meister von 2018, '19 und '22 so: „Nach drei Titeln habe ich alles erreicht, bin an meinem eigenen finanziellen und sportlichen Maximum angelangt und will mich um andere kümmern." ■

KOFLER MOTORSPORT

Andreas Kofler (r.) fährt nun im Meisterteam von Max Enderlein

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Der 50-jährige Brite Chris Walker wird sein Rennsport-Comeback geben. Mit dem ADSS97 Kawasaki-Team wird er in der Langstrecken-Weltmeisterschaft an den Start gehen. Walker, der 2006 im Regen von Assen einen Superbike-WM-Laufsieg holte, ist so lange nicht mehr in der Langstrecke gefahren, wie einige seiner Kontrahenten alt sein werden: Im April in Le Mans ist Walkers letztes 24-Stunden-Rennen genau 24 Jahre her. „Ich bin zurück und das auch noch mit Kawasaki und in Le Mans. Ich mache wieder strenges Training und habe einen klaren Ernährungsplan", so Walker.
Der ehemalige Deutsche Meister und WM-Pilot Luca Grünwald wechselt in die Langstrecke. Der 28-Jährige kommt im Team Pitlane Endurance unter und wird Teamkollege von Rob Hartog und Maxim Pellizotti.
Der Argentinier Tati Mercado, der in der IDM-Superbike für Emil Webers Kawasaki Racing Team antreten wird, steigt auch in die Langstrecke ein. Im Team von Yannick Lucot mit der Startnummer 333 wird er eine Honda CBR1000RR-R Fireblade pilotieren und Teamkollege des Deutschen Florian Alt sowie von Steven Odendaal, dem Wahl-Tschechen aus Südafrika. „Für mich ist das ein ganz neues Kapitel, und ich freue mich darauf", so Mercado. „Ich habe schon gesehen, wie stark das Team ist. Es wird eine große Herausforderung, und ich bin wirklich hochmotiviert, all das zu lernen, was ich über die Endurance noch lernen muss."
Die #101 Avio-Bike Yamaha wird in der EWC-Saison 2023 von den beiden Schweizern Yves Lindegger und Elia Crotta pilotiert. Sie teilen sich die R1 mit dem Franzosen David Henriques. Der Bulgare Martin Choy steht als Reservist bereit. Damit räumt Teammanager und Ex-Pilot Giovanni Baggi endgültig den Sattel.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das Duell um den Titel: Luca Bauer (#4) gegen Franky Zorn

SCHIFFNER

Nach 15 Jahren ...

15 Jahre nach seinem ersten Europameistertitel gewann Franky Zorn erneut. Wieder in Sanok. Luca Bauer wurde mit Tagessieg wieder Vize-Europameister. Der gesundheitlich stark eingeschränkte Harald Simon kam auf Rang 5.

Von: **Thomas Schiffner**

Geschichte wiederholt sich. Vor allem im Eisspeedway, wo man in langen Epochen denken muss. Am ersten Tag der Europameisterschaft im ostpolnischen Sanok konnten Franky Zorn, Luca Bauer, Jimmy Olsen und – zunächst – Harald Simon ihren Favoritenrollen nachkommen. Zorn, der hier vor 15 Jahren als erster Nicht-Russe die EM gewonnen hatte, präsentierte sich technisch wie mental erstklassig und gewann seine fünf Vorläufe sowie das Finale. Erst in Heat 16 traf er auf Luca Bauer, der seine ersten drei Läufe gewonnen hatte, und Simon. Im dritten Anlauf nach zwei Abbrüchen gewann Zorn das Heat vor Bauer und Simon. Dabei schaffte es der Österreicher, wie später im Samstagsfinale, Bauer trotz seiner Attacken an den Strohballen entlang in Schach zu halten. Simon und Bauer fahren mit Motoren des Steirers Christian Lembacher, mit denen Luca Bauer unfassbare Kurvengeschwindigkeiten auf der Außenbahn aufbaut. Zorn konnte das stets taktisch abwehren: „Ich weiß, von wo Luca kommt, danach richte ich mich, aber ich bin ein fairer Fahrer und lasse ihm den Platz zum Atmen. Er ist ein guter und auch ein fairer Fahrer.“ Für das Finale am Samstag qualifizierten sich Zorn, Bauer, der Schwede Jimmy Olsen und überraschend Jan Klatovsky. Der Tscheche stürzte, zum dritten Mal am ersten Tag, Zorn trotzte erneut den Speed-Attacken von Bauer, Dritter wurde Olsen.

Fünf Bandscheibenvorfälle

Titelverteidiger Harald Simon verpasste am Samstag im Last Chance Heat das Finale: „Ich habe fünf Bandscheibenvorfälle an den Rückenwirbeln T1 bis 5. Die Schmerzen sind heftig, und je schlechter das Eis wird, desto schlimmer werden sie“, erklärte der unverwüstliche 55-jährige Waldviertler, der im spannenden Last Chance Heat in der Schlussphase hinter Olsen und Klatovsky zurückfiel.

Zorn ging mit drei Punkten Vorsprung auf Bauer in den zweiten Tag hinein. Das Duell um den Titel blieb den beiden vorbehalten. Dahinter wurde es an einem sturzreichen zweiten Tag teils vogelwild. Simon verpasste das Last Chance Heat wegen eines Sturzes auf schlechtem Eis in seinem letzten Vorlauf. Jimmy Olsen gewann drei Heats am Stück, stürzte dann und kugelte sich kurz die Schulter aus. Trotzdem qualifizierte er sich für das Last Chance, in dem er abermals stürzte. Lukas Hutla explodierte förmlich und erreichte das Last Chance Heat und von dort aus das Finale. Die Sensation des Tages aber war Benedikt Monn.

Beny Monn im Finale

Der Hans-Weber-Schützling hatte am Samstag durch eine Disqualifikation und einen technischen Ausfall vier Punkte liegen lassen. Am Sonntag gewann er zwei Heats und stand als bester von vier Acht-Punkte-Fahrern im Last Chance Heat. Das gewann der Miesbacher vor Hutla, Koivula stürzte. Das Finale musste bei Schneefall dreimal gestartet werden. Erst stürzte Monn, dann Hutla, im dritten Anlauf ging Bauer außen an Zorn vorbei und wurde Tagessieger. Da Franky Zorn vorher vier Punkte Vorsprung hatte, war der Titel aber schon vorher vergeben. Marc Geyer stürzte zweimal und wurde am Ende schließlich Elfter.

Bauer: „Ich war extrem froh, dass wir das Finale heute gewonnen haben. Das Wichtigste war, ohne Ausfall ins Ziel zu kommen. Der Titel war schon im ersten Lauf gegen Franky verloren.“ ■

SCHIFFNER

Zweites EM-Gold: Franky Zorn

EISSPEEDWAY-EM

Sanok (PL), 25. Februar

1.	Franz Zorn (A)	15+3 Punkte
2.	Luca Bauer (D)	13 +2
3.	Jimmy Olsen (S)	11+1
4.	Jan Klatovsky (CZ)	8+d
5.	Harald Simon (A)	12
6.	Lukas Hutla (CZ)	10
7.	Max Koivula (FIN)	8
8.	Jimmy Hörnell (S)	6
9.	Benedikt Monn (D)	6
15.	Marc Geyer (D)	4

Sanok (PL), 26. Februar

1.	Luca Bauer (D)	14+3 Punkte
2.	Franz Zorn (A)	15+2
3.	Lukas Hutla (CZ)	11+d
4.	Benedikt Monn (D)	8+d
5.	Jimmy Olsen (S)	11
6.	Max Koivula (FIN)	10
7.	Harald Simon (A)	8
8.	Jan Klatovsky (CZ)	8
11.	Marc Geyer (D)	6
16.	Markus Jell (D)	1

Gesamt

1.	Franz Zorn	35 Punkte
2.	Luca Bauer	32
3.	Jimmy Olsen	23
4.	Lukas Hutla	21
5.	Harald Simon	20
6.	Max Koivula	18
7.	Jan Klatovsky	16
8.	Benedikt Monn	14
10.	Marc Geyer	10
17.	Markus Jell	1

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Von Fehlern profitiert: Triple-Sieger Cooper Webb

KTM

US-Supercross Arlington

Nur noch zwei Punkte

KTM-Pilot Cooper Webb siegte beim zweiten Triple-Crown-Rennen der laufenden US-Supercross-Meisterschaft in Arlington. Webb profitierte dabei von Fehlern seiner ärgsten Konkurrenten Chase Sexton (Honda) und Yamaha-Star Eli Tomac und verringerte erneut den Abstand auf Titelverteidiger Tomac auf nur noch zwei Punkte.

Von: **Frank Quatember**

Es wird eng im Titelkampf. Und wenn es eng wird, ist Cooper Webb ganz in seinem Element. Der 27-Jährige verfügt über enorme Rennschläue und Kondition. Vor dem letzten der drei Finalrennen deutete wenig auf einen Gesamtsieg des Schützlings von Roger de Coster hin, doch Webb brachte wieder einmal Fans und Experten zum Staunen. „Ich wusste, dass ich Chase und Eli im letzten Lauf schlagen musste und es war echt heftig“, schilderte Webb die Situation. „Es wurde hektisch, und Fehler wurden gemacht, ich blieb einfach fehlerfrei und holte den Gesamtsieg. Klar ist es noch früh in der Saison, aber es gibt definitiv ein Muster, also werden wir weiter um Rennsiege kämpfen.“

Eli Tomac begann den Abend im AT&T-Stadion überzeugend mit einem Start-Ziel-Sieg, doch von da an schlichen sich kleine Fehler beim 30-Jährigen ein. In Lauf 2 fuhr Tomac auf Platzierung, musste aber noch Chase Sexton Rang 3 überlassen. Nach seinem Holeshot in Lauf 3 schien alles bereit für den Sieg, vor allem nach dem leichten Sturz des zweitplatzierten Sexton.

Roczen: Schritt vorwärts

Doch auch Tomac patzte in einer Rechtskurve, musste kurz zu Boden und verlor Lauf, Gesamtsieg und beinahe noch die Führung in der Meisterschaft. Kurz vor Rennschluss machte nämlich Webb Dampf und trieb Jason Anderson zum Fehler im Waschbrett, um kurz darauf in typischer Manier auch Sexton zu passieren, der von einem überrundeten Fahrer blockiert wurde.

Für den Thüringer Suzuki-Piloten Ken Roczen war das Rennen in Arlington ein Schritt vorwärts nach der Enttäuschung der Vorwoche. Roczen zeigte Topspeed im Zeittraining, verpasste in Lauf 1 den Holeshot nur knapp und blieb als Zweiter das gesamte Rennen über bis zum Zielsprung im Windschatten von Tomac.

FELD ENTERTAINMENT

Duell Tomac (1) gegen Sexton

Auch der zweite Lauf begann glänzend für den Deutschen auf dem gelben Motorrad. Leider hatte Roczen zu Beginn des Rennens kurz Kontakt mit dem Hinterrad von Sexton und wurde im Ziel als Sechster gewertet. Der Start zu Lauf 3 ging daneben, doch Ken konnte sich im Rennverlauf bis auf Rang 4 vorkämpfen und erreichte am Ende einen guten Platz 5 in der Tageswertung.

Das nächste Rennen am Samstag auf dem legendären Daytona International Speedway verspricht also Spannung pur. ■

US-SUPERCROSS

Arlington (USA), 25. Februar

1.	Cooper Webb (USA), KTM	5-2-1
2.	Chase Sexton (USA), Honda	3-3-2
3.	Eli Tomac (USA), Yamaha	1-4-6
4.	Jason Anderson (USA), Kaw	8-1-3
5.	Ken Roczen (USA), Suzuki	2-4-6
6.	A. Plessinger (USA), KTM	6-5-5
7.	Justin Barcia (USA), GasGas	4-7-7
8.	Christ. Craig (USA), Husqv.	7-8-8
9.	Justin Cooper (USA), Yamah	11-9-9
10.	Justin Hill (USA), KTM	10-11-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	160 Pkte.
2.	Cooper Webb	158
3.	Chase Sexton	155
4.	Jason Anderson	130
5.	Ken Roczen	122
6.	Aaron Plessinger	121
7.	Justin Barcia	113
8.	Christian Craig	90
9.	Joey Savatgy (USA), Kawa	85
10.	Colt Nicholls (USA), Honda	84

NACHRICHTEN

TEAM GERMANY GEWINNT NIGHT OF THE JUMPS

Nach drei Jahren Coronapause fand in Berlin endlich wieder das Freestyle-Event Night of the Jumps statt. Am Freitag gewann Tschechien das Freestyle of Nations mit Matej Cesak vor Deutschland mit Weltmeister Luc Ackermann und Spanien mit Maikel Melero. Team Germany revanchierte sich am Samstag und gewann vor Spanien und Tschechien. Mit zwei perfekten Double Flips sicherte Ackermann dem Heimteam den Sieg.

SAND RACE WORLD CUP IN ARGENTINIEN: WIEDER KELLETT-SIEG

Den zweiten Lauf des neu geschaffenen Sand-Cross-Weltcups, der im argentinischen Villa Gesel ausgetragen wurde, gewann wie den Auftakt in Le Touquet der Brite Todd Kellett. In dem nur eine Stunde dauernden Rennen ging er zur Halbzeit an dem Franzosen Matheo Miot vorbei an die Spitze. Die Plätze 1 bis 4 wurden von europäischen Fahrern belegt, mit Rang 5 wurde der Argentinier Rodrigo Landa bester Fahrer aus Südamerika.
Nach zwei von drei Läufen liegt Yamaha-Fahrer Kellett klar an der Spitze der Meisterschaftswertung. Das Finale der Meisterschaft soll im Dezember an der Algarve in Portugal ausgetragen werden.

TIM GAJSER ERFOLGREICH OPERIERT

MXGP-Weltmeister Tim Gajser wurde nach seinem Sturz am 19.02. in Pietramurata, bei dem er sich einen Oberschenkelbruch zugezogen hatte, bereits vorletzten Montag in Trient erfolgreich operiert. Der HRC-Pilot wird aber die ersten Rennen der schon am 12. März beginnenden WM verpassen. Damit steigen die Titelchancen von Rückkehrer Jeffrey Herlings (KTM), aber auch die von Vizeweltmeister Jeremy Seewer (Yamaha). Mit Glück müsste Gajser nur einen GP auslassen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

2007/12 Aston Martin DBS, Handschalter, in Cargold Qualität ! Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Aston Martin DBX, EZ 04/2022, 6900 km, 405 kW (550 PS), Fahrzeug-Nr. 205993, buckinghamshire green, 189.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59765

Aston Martin Vantage V8 Coupé, EZ 01/2020, 28.229 km, 375 kW(510 PS), magnetic silver, Fzg.-Nr. 206473, 135.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg - Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59778

BMW

SUCHE BMW Old- und Youngtimer. Bitte nur "GGGG" 0172/8339378 H

BMW E30 325i Cabrio, Bj. 1988, viele Extras, aus 1. Hand, Zustand 2, 22000,- €, von privat. Tel. 0831/68443

BMW Alpina

Suche gepfl. ALPINA. 0172/8339378 H

2000/03 BMW Z8 / Z8 Alpina, bis 60000 km, gute Farbe... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Bugatti

1991/95 Bugatti EB110 ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Ferrari

1987/97 Ferrari F 40 / F 50 unfallfrei, Scheckheft ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Jaguar

1963 Jaguar E Serie I - 3.8 Coupé, dt. Fahrzeug, 3 Weber Doppelvergaser, Heritage Zertifikat, vollrestauriert! € 138.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV, für Sammlung gesucht. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes

1989 Mercedes 300 SL, erst 62.086 km, Erstlack, dt. Fahrzeug, 1. Hd. bis 2021, Ausnahmefahrzeug! € 78.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

300 CE, Bj. 20.08.92, Garagenwagen, 1. Hd., 338000 km, gepflegt, 22.000,– €. Tel. 0171/6713161

Ankauf von Mercedes SLS AMG Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

SLS Roadster, 36700 km, 420 kW (571 PS), LeMans rot, Leder designo schw./weiß, Bang & Olufsen, Carbon innen u. außen, NR, Vollausstattung, unfallfrei, keine Nachlackierung, deutsches Fzg., alle Inspektionen MB, € 194.900,- MwSt. ausweisbar. Tel. 0171-3307051

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

904/6, Recreation/Replica, TÜV + H, nicht billig, von Priv. Chiffre MK06/1136670

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

2010/19 Porsche 997 GT2 RS, geringe Laufleistung, Scheckheft. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

997 S, 43000 km, 283 kW (385 PS), schwarz-met., Navi, Klima, SD, Sperre, 81.000,- €. Neues DEKRA Wertgutachten aus 01/23. 79100 Freiburg, 0171/4245644

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Veranstaltungen

Freies Fahren Salzburgring am 15. April 2023, www.amc-burgau.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 12/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

ALFA ROMEO

Valtteri Bottas trug in Bahrain einen Helm, auf dem seine Vokuhila-Frisur und sein Schnauzbart aufgemalt waren

Problem erkannt

ADAC/DMSB-Junior-Förderung
MSa 11/2023

Es ist wichtig, nicht nur über die Faszination des Motorsports, sondern auch über die Aufwendungen hinter den Kulissen bis zur Trainingsarbeit zu berichten. Die Deutschen sind im Vergleich mit anderen Nationen in der gesamten Breite ziemlich abgeschlagen. Wir müssen das Problem erkennen und besser werden. Die Industrie, andere Leistungspartner und Sponsoren ins Boot zu holen, ist finanziell unbedingt notwendig. Aus meiner Sicht muss auch ein hauptamtlicher Verbandstrainer her, der alle Aktivitäten koordiniert und die bestehenden Strukturen in der Praxis nutzt.

Harald Täger,
per E-Mail

Keine Raketen

Vorstellung neue F1-Autos
MSa 11/2023

Ob sich mit den neuen Autos etwas an der Hackordnung ändert? Ich glaube nicht. Die Unterschiede zwischen den Fahrzeugen sind wie so oft minimal. Sie fragen, ob die Autos gefallen? Mir als Ü-60 gefallen die aktuellen Modelle schon länger nicht mehr. Die schlanken Raketen der 60er-Jahre wie zum Beispiel der BRM von Graham Hill waren doch eleganter. Ich habe das Buch von Adrian Newey gelesen. Danach ist mir klar, warum Red Bull so stark ist. Wenn man als Schüler schon Modelle baut und an einem Windkanal Fehler feststellt, braucht man sich nicht zu wundern.

Alfred Bläsen
D-51107 Köln

Kalenderfrage

MSa-Rennkalender
MSa 11/2023

Könntet ihr in den nächsten Ausgaben den Rennkalender für Motorrad- und Automobilsport reinnehmen? Oder habe ich diese schon verpasst?

Tobias Zapf
D-85055 Ingolstadt

Antwort: Die Kalender kommen demnächst. Wir warten immer lieber etwas länger, bis auch alle Termine wirklich fix sind.

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

05. März: Freies Fahren in Hockenheim (Pkw und Rennwagen)
19. März: Freies Fahren Nürburgring-GP-Strecke (Pkw und Rennwagen)
18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 03. März		
08.55	Formel 3 Bahrain, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.05	Formel 2 Bahrain, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Bahrain, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Bahrain, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV**
14.00	Formel 3 Bahrain, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.40	Formel 1 Bahrain, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV**
15.45	Formel 1 Bahrain, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
17.30	Formel 2 Bahrain, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 04. März		
04.50	SSP-WM Mandalika, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
05.40	SBK-WM Mandalika, SP & 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
06.00	SBK-WM Mandalika, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
10.05	Formel 3 Bahrain, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Bahrain, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Bahrain, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV**
14.00	Formel 2 Bahrain, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel 1 Bahrain, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel 1 Bahrain, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV**
15.50	Formel 1 Bahrain, Qualifying **LIVE**	SRF 2
20.00	IndyCar St. Petersburg, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 05. März		
04.50	SSP-WM Mandalika, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
05.40	SBK-WM Mandalika, SPR & 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
06.00	SBK-WM Mandalika, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
09.40	Formel 3 Bahrain, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.10	Formel 2 Bahrain, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 14.00	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV**
ab 14.30	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 15.15	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
18.30	IndyCar St. Petersburg, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
22.05	NASCAR Cup Series, Las Vegas **LIVE**	Sport 1+*
23.40	Formel 1 Bahrain, Vorber. & Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 02. März		
17.00	SuperEnduro-WM, Jerusalem **LIVE**	motorsport.tv*
Samstag, 04. März		
ab 01.25	SBK-WM Mandalika, der Samstag **LIVE**	servustv.com
19.30	US-Supercross, Daytona Beach **LIVE** www.supercrosslive.com*	
Sonntag, 05. März		
ab 03.15	SBK-WM Mandalika, der Sonntag **LIVE**	servustv.com

*kostenpflichtig **nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

25.02.–02.03.	Rally-Raid-WM, Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
03.–05.03.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Las Vegas	USA
05.03.	Formel 1/F2/F3, Sakhir	BRN
05.03.	IndyCar Series, St. Petersburg	USA
05.03.	GT Winter Series, Navarra	E

Motorrad

25.02.–02.03.	Rallye-WM, Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
02.03.	SuperEnduro-WM, Jerusalem	IL
03./04.03.	Eisspeedway-DM/international, Berlin	D
04.03.	US-Supercross, Daytona Beach	USA
04.03.	Enduro-DM, Tuchheim	D
04./05.03.	Superbike-/Supersport-WM, Mandalika	RI

Vorschau

MOTORSPORT IMAGES

Formel 1: Endlich wieder F1-Rennaction. Alles Infos zum Saisonauftakt in Bahrain

INDYCAR

IndyCar: Auch die IndyCar-Meisterschaft startet. Los geht's in St. Petersburg

RED BULL

Rallye-EM: In Portugal kommt die kontinentale Rallyeszene aus dem Winterschlaf

WORLDSBK

Superbike-WM: Im malerischen Mandalika geht die Superbike-WM gleich weiter

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ES GEHT SCHON WIEDER LOS.

Raus aus der Garage. Rein in den Sattel!

Für die Saisonstart-Ausgaben haben sich die MOTORRAD-Tester in die Sättel geschwungen und verraten, was man von Kawasakis modellgepflegten Einsteigerbikes Z 650 und Ninja 650 erwarten kann. Auch die 2023er-Versionen der Triumph Street Triple sowie Suzukis neues Mittelklasse-Adventurebike V Strom 800 DE stehen im Fokus unserer Fahrberichte. Als fettes Pfund startet in Heft 6 unser großer Reifentest für die GS-Klasse von off- bis onroad. Dazu gibt es viele weitere Tests, spannende Reisereportagen und Hintergrundanalysen aus der Welt des Motorsports.

Bist du bereit für die Saison?
Jetzt im Handel! Oder hier bestellen:

Web: www.motorradonline.de/ausgaben
Tel.: 0781 6396659
E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.